



«Согласовано»
Комитет РАФ по ралли-рейдам
23.10.2020

«Утверждено»
Совет РАФ по спорту
11.11.2020

Российская Автомобильная Федерация

ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ РАЛЛИ-РЕЙДОВ (ППРР)

ОГЛАВЛЕНИЕ.

СТАТЬЯ I.	ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ.....	2
СТАТЬЯ II.	РЕГЛАМЕНТАЦИЯ.....	5
СТАТЬЯ III.	АВТОМОБИЛИ.....	5
СТАТЬЯ IV.	ЭКИПАЖИ.....	5
СТАТЬЯ V.	ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА.....	6
СТАТЬЯ VI.	ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ.....	6
СТАТЬЯ VII.	ИДЕНТИФИКАЦИЯ.....	8
СТАТЬЯ VIII.	РЕКЛАМА.....	9
СТАТЬЯ IX.	СТРАХОВАНИЕ.....	10
СТАТЬЯ X.	АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ (АП) И ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ (ТИ).....	10
СТАТЬЯ XI.	ПОРЯДОК СТАРТА.....	11
СТАТЬЯ XII.	МАРШРУТ И ДОРОЖНАЯ КНИГА.....	13
СТАТЬЯ XIII.	ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ.....	14
СТАТЬЯ XIV.	КОНТРОЛЬ СКОРОСТИ.....	15
СТАТЬЯ XV.	СИСТЕМА «СИГНАЛ ОТ АВТОМОБИЛЯ К АВТОМОБИЛЮ».....	17
СТАТЬЯ XVI.	ПОМОЩЬ.....	17
СТАТЬЯ XVII.	КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА.....	20
СТАТЬЯ XVIII.	КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ.....	21
СТАТЬЯ XIX.	КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ.....	21
СТАТЬЯ XX.	КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ.....	23
СТАТЬЯ XXI.	СКОРОСТНОЙ УЧАСТОК (СУ).....	24
СТАТЬЯ XXII.	РЕГРУППИНГ.....	27
СТАТЬЯ XXIII.	ЗАКРЫТЫЙ ПАРК.....	27
СТАТЬЯ XXIV.	ПРОТЕСТЫ – АПЕЛЛЯЦИИ.....	28
СТАТЬЯ XXV.	КЛАССИФИКАЦИЯ (РЕЗУЛЬТАТЫ).....	28
СТАТЬЯ XXVI.	ШТРАФЫ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ.....	29
СТАТЬЯ XXVII.	ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ.....	29
ПРИЛОЖЕНИЕ 1.	ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИИ.....	30
ПРИЛОЖЕНИЕ 2.	СТАНДАРТНЫЕ ЗНАКИ.....	34
ПРИЛОЖЕНИЕ 3.	СТАНДАРТНАЯ ЗАЯВОЧНАЯ ФОРМА.....	35

СТАТЬЯ I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ

Ралли-рейды подразделяются на три вида: собственно, ралли-рейд, Баха и марафон.

- 1.1. **Ралли-рейд** – соревнование, проходящее по пересеченной местности и дорогам общего пользования, и включающее в себя несколько Специальных Участков (СУ), маршрут которого проходит по территории одной или нескольких стран (при этом необходимо получить разрешение спортивных властей данных стран). Общая дистанция соревнования должна быть не более 3000 км. Продолжительность соревнования не более 7 дней, (включая Административные проверки – далее АП, Техническую Инспекцию – далее ТИ, ССУ и награждение). Общая дистанция СУ должна быть не менее 1000 км.
- 1.2. **Баха** – соревнование, которое длится не более 4-х дней, включая ССУ, АП и ТИ. Общая дистанция СУ должна быть не более 1000 км.
- 1.3. **Баха-спринт** – это соревнование, дистанция которого включает один или несколько СУ, которые начинаются и заканчиваются в одной и той же точке и проходятся экипажами неоднократно. Максимальная общая дистанция СУ – 300 км.
- 1.4. **Марафон** – ралли-рейд, маршрут которого проходит по территории одной или нескольких стран с минимальной общей дистанцией СУ 2500 км и продолжительностью соревнования не более 15 дней, включая АП, ТИ, ССУ и награждение.
- 1.5. **Маршрут ралли-рейда** – установленный Организатором путь, которому должны следовать спортсмены от старта до финиша соревнования. Маршрут разделяется на этапы с одним или несколькими СУ.
 - 1.5.1. Разделение маршрута на этапы должно быть осуществлено таким образом, чтобы большинство участников преодолевали их за светлое время суток. Максимальная протяженность СУ не может превышать 600 км. Категорически запрещено давать старт СУ в темное время суток, за исключением искусственно освещенных трасс.
 - 1.5.2. После вождения автомобиля в течение 8-20 часов, обязателен отдых продолжительностью не менее 6 часов. Обязателен отдых не менее 18 часов после прохождения 10 этапов соревнования, если иное по предложению Руководителя гонки не определит Коллегия Спортивных Комиссаров (КСК).
- 1.6. **Время проведения ралли-рейда:** любой ралли-рейд начинается с Административных проверок (АП) и/или Технической Инспекции (ТИ), включающей проверки запасных узлов и агрегатов автомобиля, если Организатор сочтет это нужным, и заканчивается самым поздним из следующих моментов:
 - истечение времени подачи Протестов или окончание их слушания;
 - окончание ТИ, если она проводится и после соревнований;
 - окончание вручения призов.
- 1.7. **Этапы соревнования:** Части соревнования, разделенные не менее чем 6-часовым отдыхом. Контроль времени обязателен между финишем последнего Скоростного Участка и въездом в Бивуак, а также между выездом из Бивуака к старту первого Скоростного Участка на следующий день.
- 1.8. **Навигационная зона:** Часть маршрута, которая определяется пунктами контроля прохождения, обозначенными географически (широта и долгота). Маршрут между двумя точками прохождения, описанный в Дорожной книге, является необязательным, но настоятельно рекомендуемым.
- 1.9. **Дорожная секция (лиазон):** часть маршрута с Нормой Времени между двумя последовательными пунктами Контроля Времени. Скорость на Дорожной секции не является фактором, определяющим классификацию.

- 1.10. **Специальный участок (СУ):** Хронометрируемая гонка, проводимая на пересеченной местности вне дорог общего пользования и/или на участках дорог, на которых временно ограничено/прекращено дорожное движение, за исключением спортивных автомобилей.
- 1.11. **«Супер» Специальный Участок (ССУ):** Скоростной Участок, организованный с целью привлечения большого количества зрителей, и проводимый с соблюдением повышенных требований безопасности.
- 1.12. **Участник соревнования** – первый, второй, третий (в зачете «грузовики») пилот, обладающий действующей Лицензией Пилота, указанный в заявочной форме и находящийся в соревнующемся автомобиле во время соревнования. Для участия в соревновании первый, второй и третий (в зачете «грузовики») пилоты объединяются в экипаж.
- 1.13. **Норма Времени:** На прохождение Дорожной секции (лиазона) Организатором устанавливается Норма Времени (в часах и минутах), соблюдение которой является обязательным. Экипаж, отклонившийся от установленной Normы Времени, пенализируется за каждую минуту или часть минуты отклонения. Предельное время опоздания (Время исключения), **при превышении** которого экипаж подвергается фиксированной пенализации или исключению, для пунктов КВ составляет 30 минут, если Дополнительным (Частным) Регламентом не определено иное. **Также Дополнительным (Частным) Регламентом может быть определено предельное суммарное время опоздания на пункты КВ одного этапа, при превышении которого экипаж подвергается фиксированной пенализации или исключению.**
- 1.14. **Максимально разрешенное время (норматив):** Установленное Организатором и указанное в Маршрутном листе и Контрольной Карте максимальное время на преодоление экипажами отдельного СУ. Экипаж, превысивший норматив, будет либо исключен из соревнований, либо к нему будет применена фиксированная пенализация. Организатор не гарантирует работу судейских пунктов для экипажей, превысивших норматив.
- 1.15. **Изменение максимально разрешенного времени:** В соревнованиях по ралли-рейдам и марафонам, если более 50% экипажей не уложилось в максимально разрешенное время, установленное Организатором на данном СУ, то данный норматив может быть увеличен решением Коллегии Спортивных Комиссаров по предложению Руководителя гонки.
- 1.16. **Реальное время:** Время, реально затраченное экипажем на прохождение СУ.
- 1.17. **Регруппинг:** Обозначенный в Маршрутном листе перерыв, запланированный Организатором для выполнения расписания и/или для перегруппировки участвующих в ралли-рейде экипажей. Проводится между двумя пунктами Контроля Времени («Входным» и «Выходным» КВ – на месте перерыва). Время такого перерыва для различных экипажей может быть разным.
- 1.18. **Нейтрализация:** Участок маршрута или временной интервал, который не идет в зачет соревнования.
- 1.19. **Закрытый Парк:** Территория, на которой любой ремонт, заправка и внешняя помощь запрещена, за исключением случаев, специально предусмотренных данными Правилами и Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 1.20. **Бюллетень:** Официальное письменное сообщение, которое является неотъемлемой частью Дополнительного (Частного) Регламента и предназначено для публикации изменений, пояснений и дополнений к последнему.
- 1.21. **Информационная записка:** Письменная информация, предоставляемая Организатором и/или Руководителем гонки экипажам, которые, после прочтения, должны подтвердить факт ознакомления подписью одного из членов экипажа.

- 1.22. **Брифинг:** инструктаж, который проводится Руководителем гонки или его Заместителем. Участие в нем является обязательным для всех экипажей. Экипаж должен быть представлен на брифинге как минимум одним Пилотом. Текст брифинга в отношении безопасности или изменений в Дорожной книге должен быть вывешен на Официальном табло информации. Отсутствие на брифинге пенализируется 10% Заявочного взноса.
- 1.23. **Маршрутный лист:** Официальный документ, который полностью описывает проведение соревнования во времени. Маршрутный лист публикуется в составе Дорожной книги или отдельным документом.
- 1.24. **Контрольная Карта (Карнет):** Форма, выдаваемая Организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов во время соревнования.
- 1.25. **Бивуак:** Зона, предусмотренная Организатором, расположенная между пунктами Контроля Времени на финише этапа и на старте следующего этапа, где проводится обязательный Регруппинг. Данная зона должна быть отмечена в Дорожной книге.
- Бивуак ограничивается воображаемым кругом радиусом до 500 м, центром которого будет являться построенная Организатором структура соревнования, включающая в себя Официальное табло информации.
- Входное и выходное КВ бивуака могут быть совмещены в одну Контрольную зону.
- 1.26. **Фиксированная пенализация:** санкция, в отдельных случаях применяемая для замены исключения из соревнования или дисквалификации. Дает возможность наказанному экипажу продолжать соревнование в нормальных условиях. Фиксированные пенализации устанавливаются Организатором и могут варьироваться на каждом СУ, Дорожной секции или Контроле прохождения. Фиксированные пенализации рассчитываются исходя из особенностей и сложности того или иного СУ /Дорожной секции.
- 1.27. **Применение фиксированной пенализации:** Фиксированная пенализация выражается во времени, либо добавляемом к другим пенализациям, которыми уже наказан экипаж в соответствии с Дополнительным (Частным) Регламентом, либо заменяя их с поглощением.
- 1.28. **Ремонтные работы (ремонт):** исправление повреждений, замена элементов, деталей и агрегатов, починка, а также любые регулировочные, смазочные, диагностические, заправочные работы и техническое обслуживание, проводимые силами экипажа с возможным привлечением членов других соревнующихся экипажей и с использованием материалов и инструментов, находящихся на борту соревнующихся автомобилей.
- 1.29. **Сервис:** любая помощь в ремонтных работах, оказанная не членами соревнующихся экипажей, а также использование или получение экипажем любых материалов (твердых или жидких), запасных частей, инструментов или оборудования, не транспортируемых на борту соревнующихся автомобилей.
- 1.30. **Буксировка:** перемещение одного автомобиля другим и/или любые другие средства, заставляющие автомобиль перемещаться (в том числе передвижение автомобиля при помощи стартера), кроме обычных способов передвижения с помощью механической работы его двигателя.
- Перевозка:** любая транспортировка автомобиля на расстояние более 100 м, при которой менее трех его колес контактируют с покрытием, по которому осуществляется движение.
- 1.31. **Точки GPS.** Способ описания точки земной поверхности или объекта с помощью географических координат. Точки применяются для навигации или для контроля прохождения дистанции.
- 1.32. **Парк сервиса.** Территория, выделенная и обозначенная организатором для проведения сервиса.

СТАТЬЯ II. РЕГЛАМЕНТАЦИЯ

2.1 Соревнования по ралли-рейдам должны проходить в соответствии с:

- Положением о Всероссийских соревнованиях по автомобильному спорту
- Всероссийским реестром видов спорта (ВРВС);
- Спортивным Кодексом РАФ (СК РАФ);
- Классификацией и техническими требованиями к автомобилям, участвующим в соревнованиях (КиТТ), и Приложением «J» Международного спортивного кодекса Международной автомобильной федерации (МСК ФИА)
- Регламентом Чемпионата и Кубка России по ралли-рейдам РАФ (для этапов Чемпионата и Кубка);
- данными Правилами;
- Дополнительным (Частным) Регламентом соревнования.

2.2 Дополнительный (Частный) Регламент должен определять, где и когда будут вывешены официальные результаты. Если публикация официальных результатов соревнования была отсрочена, на официальном табло информации должно быть опубликовано новое время публикации.

2.3 В Дополнительном (Частном) Регламенте должны быть обозначены дата и время первого заседания Коллегии Спортивных Комиссаров.

2.4 Изменения в Частном регламенте – Бюллетени

Любые изменения (кроме изменений программы соревнований и маршрута) должны быть оформлены Бюллетенем, с датой и номером, который является неотъемлемой частью Дополнительного (Частного) регламента.

Бюллетени выпускаются и подписываются:

- Организатором – до начала Административных проверок. Эти Бюллетени подлежат согласованию с РАФ (за исключением возможных изменений объявленного маршрута и расписания);
- Коллегией Спортивных Комиссаров – в течение всего соревнования.

Бюллетени должны быть опубликованы на официальном табло информации и доведены до сведения экипажей. Экипажи должны подтвердить факт получения/ознакомления с бюллетенем подписью одного из членов экипажа.

Бюллетени должны быть отпечатаны на желтой бумаге. Страницы должны быть пронумерованы (номер страницы/ количество страниц).

СТАТЬЯ III. АВТОМОБИЛИ

3.1 К соревнованиям по ралли-рейдам допускаются серийные и модифицированные внедорожные автомобили с максимальной массой до 3500 кг, и внедорожные грузовые автомобили с максимальной массой свыше 3500 кг. Автомобили должны соответствовать требованиям безопасности Международной конвенции дорожного движения, Приложения «J» МСК ФИА или КиТТ.

3.2 Автомобили делятся на Группы, которые соответствующие Дисциплинам ВРВС

СТАТЬЯ IV. ЭКИПАЖИ

4.1 К участию в ралли-рейдах в составе экипажей допускаются физические лица, имеющие действующую Лицензию Пилота соответствующей категории, а также водительское удостоверение, действительное для соответствующей категории автомобиля. Экипаж может состоять из **2-х** или максимум (в зачетной группе Грузовики) 3-х пилотов. Все

члены экипажа имеют право управлять автомобилем во время соревнования. Зачеты для первых, вторых и третьих пилотов ведутся отдельно. Итоги многоэтапного соревнования формируются отдельно для первых, вторых и третьих пилотов.

- 4.2 Во время движения на СУ / Дорожной секции экипаж должен находиться на борту автомобиля в полном составе, за исключением случаев, описанных в Дополнительном (Частном) Регламенте. Если один член экипажа выбывает из соревнований и/или если на борт автомобиля принимается третье лицо (за исключением тех случаев, когда происходит транспортировка раненого или пострадавшего), то экипаж будет исключен из соревнования.

СТАТЬЯ V. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА.

- 5.1 Следующий список официальных лиц соревнования должен быть согласован с РАФ минимум за шесть недель до старта соревнования:
- Коллегия Спортивных Комиссаров;
 - Секретарь КСК;
 - Технический Делегат;
 - Руководитель гонки (Главный судья);
 - Заместитель руководителя гонки (главного судьи);
 - Главный секретарь;
 - Комиссар по безопасности;
 - Комиссар по маршруту;
 - Технический комиссар;
 - Офицер по связи с участниками;
- 5.2 Офицеры по связи с участниками должны быть легко узнаваемы и должны присутствовать:
- на Технической Инспекции и Административных проверках;
 - на старте и финише каждого этапа;
 - в местах публикации Результатов.
- 5.3 Планы работы Офицеров по связи с участниками утверждается Коллегией Спортивных Комиссаров и публикуется на Официальном табло информации.
- 5.4 Обязанности Офицеров по связи с участниками:
- информирование экипажей и обеспечение постоянного контакта с ними;
 - ответы на вопросы участников соревнования;
 - разъяснение правил и особенностей проведения данного соревнования;
 - исключение переадресации вопросов Коллегии Спортивных Комиссаров, если вопросы могут быть решены путем разъяснения, за исключением Протестов;
- 5.5 Офицеры по связи с участниками обязаны воздерживаться от любых слов и действий, способных вызвать Протесты.

СТАТЬЯ VI. ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

- 6.1 Любое лицо, обладающее действующей Лицензией Заявителя и желающее заявить экипаж для участия в ралли-рейде должно отослать в Секретариат соревнования заполненную Заявку на участие установленной формы, сопровождаемую Заявочным взносом. Организатор должен подтвердить получение Заявки.
- 6.2 Организатор обязан опубликовать Заявочную форму в сети Интернет одновременно с объявлением о начале приема Заявок или иным образом обеспечить получение заявочной формы участниками, желающими принять участие в ралли-рейде. Допускается использование Стандартной заявочной формы, приведенной в Приложении 3 к настоящим Правилам.

- 6.3 Предварительная Заявка может быть передана Заявителем Организатору по факсу или электронной почте. Организатор обязан опубликовать в Дополнительном (Частном) Регламенте номер факса и адрес электронной почты, по которым могут быть направлены заявки. Если заявочная форма была передана по факсу или электронной почте, то оригинал заявочной формы должен быть представлен Организатору во время Административных проверок, при этом датой подачи заявки считается дата отправки Заявочной формы по факсу или по электронной почте.
- 6.4 Предварительная Заявка должна содержать следующие сведения:
- для каждого члена экипажа: фамилия, имя, город, дата рождения, гражданство, адрес для сообщений, контактный телефон, номера Лицензий Пилотов, номера водительских удостоверений, сведения о спортивных разрядах/званиях.
 - для каждого экипажа: наименование/фамилия, имя Заявителя, город, номер лицензии Заявителя.
 - дисциплина.
 - марка, модель, гос.номер, номер СТП участвующего автомобиля
- 6.5 Заявка является договором между Заявителем и Организатором. Заявка обязывает Заявителя принять участие в соревновании, а Организатора – выполнить по отношению к Заявителю все положения Спортивного Кодекса РАФ, настоящих Правил и Регламента соревнования.
- 6.6 Фактом подписания Заявочной формы Заявитель и все члены экипажа подпадают под спортивную юрисдикцию РАФ и обязуются соблюдать положения Спортивного Кодекса РАФ, настоящих Правил и Регламента соревнования.
- 6.7 Организатор не несет ответственности за ущерб и повреждения, причиненные участникам соревнования и их имуществу, за исключением случаев, прямо предусмотренных настоящими Правилами. Все экипажи принимают участие в соревновании на свой собственный риск. Своей подписью на Заявочной форме Заявитель и экипаж отказываются от каких-либо прав на компенсацию расходов, которые могут возникнуть в результате происшествия во время соревнования. Этот отказ (от каких-либо прав на компенсацию расходов) относится к РАФ и ФИА (в случае международных соревнований), Организатору, официальным лицам и другим участникам соревнования.
- 6.8 Разрешается менять одного члена экипажа (2-го или 3-го Пилота) только до начала Административных проверок. Данная замена члена экипажа производится по согласованию с Организатором. Замена двух или трех членов экипажа, а также замена 1-го Пилота может производиться в те же сроки только с разрешения Организатора. Такое разрешение оформляется в письменном виде, становится неотъемлемой частью Заявки, копия вручается под роспись Заявителю.
- 6.9 До начала Административных проверок Заявитель имеет право без ограничений заменить заявленный автомобиль на другой, принадлежащий к той же зачетной группе.
- 6.10 Список заявленных экипажей должен быть опубликован не позднее, чем за 3 дня до начала соревнования.
- 6.11 Если предъявленный Технической Комиссии автомобиль не соответствует зачетной группе, в которой он первоначально был заявлен, то Коллегия Спортивных Комиссаров может
- перевести его в другую группу, которой он соответствует – с доплатой / возвратом разницы Заявочных взносов соответствующих зачетных групп;
 - не допустить к старту в соревновании – в этом случае Заявочный взнос не возвращается.
- 6.12 Заявка на участие в соревновании принимается только в том случае, если она сопровождается Заявочным взносом. Заявочный взнос увеличивается на 100% если

Заявитель отказывается размещать Необязательную рекламу Организатора.

- 6.13 Заявки, не сопровождаемые Заявочным взносом, считаются принятыми условно.
- 6.14 Заявочные взносы должны поступить к Организатору не позднее, чем за 1 сутки до начала Административных проверок. Если Заявочный взнос к указанному сроку не поступил к Организатору, но на руках у Заявителя имеется документ, подтверждающий оплату, то Организатор вправе принять у Заявителя залог, который возвращается Заявителю после поступления денег на расчетный счет, указанный Организатором в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- 6.15 По итогам административных и технических проверок Руководитель гонки выпускает утверждённый КСК список допущенных заявителей и пилотов. Этот список должен быть отправлен в РАФ.
- 6.16 Организатор вправе предусмотреть в Дополнительном (Частном) Регламенте сроки оплаты базовых Заявочных взносов и размер и сроки оплаты увеличенных Заявочных взносов.
- 6.17 Заявочные взносы возвращаются полностью:
- заявителям, у которых не была принята заявка на участие в соревнованиях;
 - в случае если соревнование не состоялось.
- 6.18 Организатор частично (но не более 50%) возвращает Заявочный взнос тем Заявителям, которые не смогли участвовать в соревновании по причине официально подтвержденного форс-мажора.
- Возврат Заявочных взносов производится в течение 1-го месяца со дня окончания соревнования.
- 6.19 Организатор имеет право предусмотреть в Дополнительном (Частном) регламенте дополнительные взносы (за автомобили сервиса, за транспортировку, за питание, за бронирование гостиницы и т. д.).
- 6.20 Организатор имеет право отказать Заявителю в приёме заявки, при этом Организатор обязан уведомить Заявителя об отказе в течении восьми дней с момента получения заявки, но не позднее чем за пять дней до начала соревнования.

СТАТЬЯ VII. ИДЕНТИФИКАЦИЯ

- 7.1 Организатор предоставляет каждому экипажу для нанесения на автомобиль эмблемы соревнования и стартовые номера.
- 7.2 Эмблемы соревнования (размером не более 43 см шириной и 21.5 см высотой) должны включать в себя логотип РАФ, статус соревнования, официальное название соревнования, по усмотрению Организатора, название (и/или логотип) генерального спонсора. Рекомендуются наличие стартового номера (высота цифр 4 см, толщина – 1 см).
- 7.2.1 Передняя эмблема соревнования располагается по возможности вертикально на передней поверхности автомобиля. Допускается расположение эмблемы соревнования на передней половине капота. За исключением акронима производителя, передняя эмблема соревнования (по возможности) должна быть первой видимой надписью спереди автомобиля.
- 7.2.2 Задняя эмблема соревнования также должна располагаться вертикально сзади на кузове или на месте заднего стекла, если оно непрозрачно. Ни при каких обстоятельствах эмблемы соревнования не должны закрывать государственные номера автомобиля.

- 7.3 Стартовые номера размером 47 см высоты и 50 см длины должны быть расположены на передних дверях автомобиля и при необходимости на его крыше. Номер на крыше располагается так, чтобы верхний край номера был ориентирован в сторону передней части автомобиля. В случае проведения соревнования в сложных погодных условиях рекомендуется предоставлять дополнительные стартовые номера с высотой цифр не менее 100 мм.
- 7.4 Если во время соревнований обнаружится неправильное расположение или отсутствие одной эмблемы соревнования / одного стартового номера, то будет взиматься штраф в размере 10% от Заявочного взноса. Если во время соревнований обнаружится неправильное расположение и/или отсутствие 2-х эмблем соревнования / 2-х стартовых номеров, то будет взиматься штраф в размере 20% от Заявочного взноса. При этом Организатор обязан предоставить новые эмблемы/ номера взамен отсутствующих.
- 7.5 Запрещается размещать на поверхности заявленного автомобиля эмблемы любых других соревнований. Нарушение данного требования влечет за собой пенализацию в размере 100% Заявочного взноса.
- 7.6 Фамилии и имена (псевдонимы) 1-го, 2-го и 3-го Пилотов и их национальные флаги высотой не менее 30 мм должны располагаться с обеих сторон автомобиля на передних крыльях или дверях. За отсутствие во время соревнования любого из вышеуказанных элементов взимается штраф в размере 10% от Заявочного взноса.
- 7.7 Специальный документ, называемый “Идентификационной Картой” (формат А5), который включает в себя недавние фотографии, фамилии, имена (псевдонимы) и подписи членов экипажа, гос. номер, марку, Зачетную группу и Стартовый номер автомобиля, может быть прикреплен к автомобилю во время соревнования. Идентификационная Карта располагается в правом нижнем углу лобового стекла или на кузове, недалеко от правого нижнего угла лобового стекла, или же на каркасе безопасности в районе задней правой двери. Организатор имеет право ввести дополнительные идентификационные знаки (браслеты, бэджи и т.д.) для членов экипажа и/или обслуживающего персонала команды. За нарушение идентификации, замеченное официальными лицами, может быть наложен штраф в размере до 10% от Заявочного взноса.

СТАТЬЯ VIII. РЕКЛАМА

- 8.1 Заявители имеют право размещать любую рекламу на заявленных автомобилях, **если она не противоречит требованиям Главы 1 Спортивного Кодекса РАФ.**
- 8.2 Места, зарезервированные Организатором для Обязательной рекламы, находятся:
- на эмблемах соревнования - полоса 9см x 43см по нижнему краю эмблемы;
 - на панно со Стартовыми номерами – полоса 14см x 50см над или под цифрами номера (может быть разделена и расположена сверху и снизу);
 - две полоски 10 см высотой и 25 см длиной, расположенные по бокам верхней части лобового стекла.
- 8.3 Место Необязательной рекламы Организатора - два панно размером 50см x 52см - резервируется на задних дверях и/или крыльях автомобиля, или на кузове грузовых автомобилей.
- 8.4 Экипажи несут ответственность за надлежащее размещение рекламы во время соревнования. За отсутствие Обязательной и Необязательной рекламы и/или за неправильное ее размещение, будет взиматься штраф в размере 10% от Заявочного взноса (1-е нарушение), и штраф в размере 100% от Заявочного взноса (за повторное нарушение).
- 8.5 Порядок отказа от Необязательной рекламы указывается в регламенте соревнования.

- 8.6 Развертывание Заявителем любой рекламы и рекламной торговли, а также организация промо-акций в местах проведения соревнований по ралли-рейдам (маршрут, зоны ЗП, зоны сервиса, зона бивуака и т.д.) производится на основании письменного разрешения Организатора соревнования.

СТАТЬЯ IX. СТРАХОВАНИЕ

- 9.1 Страховая премия, включаемая в сумму Заявочного взноса, должна гарантировать участникам соревнования адекватное страховое покрытие гражданской ответственности перед третьими лицами. Страховая защита наступает с момента старта экипажа на ССУ (при отсутствии ССУ - с момента старта экипажа на 1-м этапе) и прекращает свое действие в момент окончания соревнования или в момент выбытия или исключения экипажа из соревнования.
- 9.2 Объем и виды личного страхования спортсменов определяется участниками соревнования самостоятельно, но наличие у них на руках индивидуальных страховых полисов, действующих на период соревнования, или иных документов, подтверждающих факт страхования от травм и несчастных случаев, полученных во время данного соревнования, является обязательным и контролируется на Административных проверках.

СТАТЬЯ X. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ (АП) И ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ (ТИ)

- 10.1 Все экипажи, принимающие участие в соревновании по ралли-рейдам, должны быть представлены на АП и на ТИ в соответствии с расписанием ралли-рейда в полном составе, либо одним из членов экипажа, либо Заявителем, либо Представителем Заявителя, в соответствии с Частным Регламентом. Факт и время явки на АП фиксируется секретарем.

Любой экипаж, не прошедший АП и/или ТИ в пределах времени их работы, определяемым Частным Регламентом, не будет допущен к старту; исключением является «действие обстоятельств непреодолимой силы», признанных таковыми Коллегией Спортивных Комиссаров.

- 10.2 Административные проверки состоят из проверки документов, упомянутых в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования.
- 10.3 Приборы безопасности и контроля прохождения маршрута, а также стартовые номера, эмблемы соревнования и рекламные наклейки могут выдаваться в любое время в рамках работы административных проверок.
- 10.4 Только экипажи, прошедшие АП, могут проходить ТИ. На ТИ автомобиль представляется полностью готовым к Старту.

Технические инспекции (ТИ) проводятся с целью проверки соответствия автомобиля техническим требованиям, требованиям безопасности и требованиям Регламента к автомобилям данного класса.

На Соревнованиях проводятся одна или несколько Технических инспекций, в том числе:

- предварительная (может проводиться в соответствии с Регламентом до предстартовой ТИ);
- предстартовая (проводится в обязательном порядке);
- внеочередная (проводится по решению КСК или, в их отсутствии, Руководителя гонки в любой момент Соревнования)

- заключительная (может быть предусмотрена Регламентом, а также проводится по решению КСК или Руководителя гонки после финиша в закрытом парке при поступлении протеста или без такового).

Информация о месте и времени предварительной и предстартовой Технических инспекций должна быть опубликована в Регламенте соревнования.

Предстартовая ТИ носит общий характер и включает в себя идентификацию модели и производителя автомобиля, соответствие автомобиля на принадлежность к заявленной группе, проверку оборудования безопасности и экипировки спортсменов.

На предстартовую ТИ предъявляется готовый к старту автомобиль. Также должны быть предъявлены: Спортивный Технический паспорт автомобиля, заполненный акт технического осмотра автомобиля и экипировка спортсменов.

Факт и время явки ТИ фиксируется секретарём Технической комиссии. По окончании ТИ, если автомобиль признан несоответствующим требованиям безопасности и /или техническим требованиям по указанной в Заявке категории, КСК может назначить срок устранения замечаний, и проведения Внеочередной ТИ, но не позднее, чем за 1 час до старта первого этапа.

Внеочередные ТИ могут назначаться КСК в любой момент Соревнования

По окончании соревнования проводится

Заключительная ТИ, которая может включать, демонтаж и разборку отдельных узлов автомобиля(ей).

- 10.5 Автомобили, не соответствующие требованиям безопасности РАФ или ФИА, к соревнованию не допускаются.

- 10.6 Дополнительные проверки членов экипажа и технического состояния автомобиля могут быть назначены Руководителем гонки в любое время на всем протяжении соревнования.

Заявитель несет ответственность за соответствие его автомобиля Техническим требованиям РАФ или ФИА. Факт явки на Техническую Инспекцию расценивается как заявление Заявителя о соответствии его автомобиля Техническим требованиям и требованиям к безопасности РАФ или ФИА.

- 10.7 Если возникает необходимость в идентифицирующих маркировках, то экипаж несет ответственность за сохранность маркировок до конца соревнования. Если данные маркировки будут отсутствовать, то экипаж будет исключен из соревнования.

- 10.8 Шасси, блок двигателя и другие агрегаты, которые уже были маркированы на предстартовой проверке, могут быть проверены и выборочно заново промаркированы в любой момент соревнования (за исключением Скоростных участков и Дорожных секций).

- 10.9 Если обнаружится, что экипаж совершил обман, в частности предоставил ложную маркировку, то этот экипаж, а также экипажи и / или Заявители, содействовавшие совершению обмана, будут исключены из соревнования. Коллегия Спортивных Комиссаров может также просить РАФ применить свои санкции.

- 10.10 Полная проверка на ТИ, которая включает в себя демонтаж некоторых систем автомобиля для экипажей, может оговариваться в Дополнительном (Частном) Регламенте либо назначаться:

- решением Коллегии Спортивных Комиссаров по предложению Руководителя гонки;
- решением Коллегии Спортивных Комиссаров на основании поданного Протеста.

- 10.11 Опоздание на АП, ТИ или Предстартовый Технический осмотр (ТО) в пределах времени их работы, штрафуются в размере 20% от Заявочного взноса. Штраф должен быть уплачен до старта 1-го этапа.

СТАТЬЯ XI. ПОРЯДОК СТАРТА.

- 11.1 Накануне старта ралли-рейда может проводиться квалификационное соревнование

«Супер» Специальный участок. Разрешается организовывать только одно квалификационное соревнование. Оно проводится в виде Скоростного Участка, минимальная протяженность – 4 км, максимальная протяженность – 20 км.

Результаты «Супер» Специального участка входят в общую классификацию.

11.2 Порядок старта на первый СУ может определяться Руководителем гонки с учетом следующих требований:

- Пилоты листов приоритета ФИА;
 - Пилоты листа приоритета РАФ по ралли-рейдам;
 - Все остальные Пилоты, в порядке, определенном Руководителем гонки. При этом необходимо учитывать Дисциплину, к которой относится автомобиль.
- Стартовая ведомость рассматривается КСК одновременно с предложениями и заявлениями по изменению порядка старта из соображений безопасности. Если в начале соревнования проводится ССУ, то старт следующего СУ должен проводиться в соответствии с классификацией на ССУ.

11.3 Со 2-го этапа старт дается по суммарной классификации всех СУ предыдущего этапа. Классификация СУ составляется с учётом пенализаций, относящихся к данному СУ. В случае равенства результатов, первым стартует экипаж, имеющий лучший результат на первом СУ предыдущего этапа. Пенализация, полученная на дорожных секциях, не влияет на порядок старта, но включается в итоговую классификацию.

11.4 На любом этапе из соображений безопасности КСК имеет право изменить стартовую позицию экипажа, в составе которого заявлен Пилот листа приоритета FIA или РАФ, на более высокую. Тот же принцип может быть применен и к любому другому экипажу, подавшему мотивированное письменное заявление об улучшении своей стартовой позиции.

11.5 На старте каждого СУ первые 10 экипажей должны стартовать с интервалом в 3 минуты (если иное не определено Частным Регламентом). Этот интервал сохраняется для спортсменов листа приоритета FIA и РАФ на протяжении всего соревнования. Межстартовый интервал для остальных экипажей определяется Руководителем гонки, при этом:

- для соревнований по ралли-рейдам и бахам межстартовый интервал не менее 1-й и не более 2-х минут;
- для бах-спринтов – не менее 30 секунд и не более 2-х минут.

11.6 Если этап включает 2 и более последовательных СУ, разделённых дорожными секциями, на которых не проводится Регруппинг (Уплотнение канала), время явки экипажа на КВ следующего СУ, определяется прибавлением ко времени СТОП-КВ на предшествующем СУ нормы времени на дорожный сектор.

В случае если экипаж имеет временные пенализации на предшествующем СУ (пропуск КП, КС, нарушение ОС и т.д.) Руководитель гонки имеет право изменить время явки на КВ путем добавления всей или части пенализации ко времени СТОП-КВ.

11.7 Из соображений безопасности, на ССУ первый экипаж из Зачетной группы **грузовых автомобилей** должен стартовать за последним экипажем из **остальных Зачетных групп**, если иное не определено Дополнительным (Частным) Регламентом. Интервал между последним экипажем из Зачетных групп **легковых автомобилей** и первым экипажем из Зачетной группы **грузовиков** определяется руководителем гонки. Зачетная группа Рейд стартует за последним экипажем из Зачетной группы **грузовых автомобилей**.

11.8 Любой экипаж, опаздывающий на старт этапа, будет пенализован одной минутой штрафного времени за каждую минуту или часть минуты опоздания. Любой экипаж, прибывший на старт с опозданием в 30 минут и более, исключается из соревнования или получает Фиксированную пенализацию, если это предусмотрено Дополнительным (Частным) Регламентом.

11.9 Ознакомление с трассой ССУ может быть разрешено Организатором. Условия ознакомления оговариваются в Дополнительном Регламенте.

Организатор может, выдав легенду ССУ, запретить или ограничить ознакомление.

СТАТЬЯ XII. МАРШРУТ И ДОРОЖНАЯ КНИГА

12.1. Дорожная книга является описанием маршрута движения. Ответственность за соответствие описания маршруту несет Организатор.

12.2. Каждый экипаж получает Дорожную книгу или карты с указанием маршрута и/или обязательных контрольных точек прохождения. Соблюдение маршрута является обязательным, под угрозой пенализации, вплоть до исключения из соревнования.

12.3. За исключением случаев, оговоренных в Дополнительном (Частном) Регламенте, для всех лиц, имеющих отношение к данному соревнованию, любая форма разведки маршрута запрещена.

В Дополнительном (Частном) Регламенте должны быть четко оговорены сроки и границы территории, на которой запрещена разведка.

Экипажи и Команды, не соблюдающие данные правила, исключаются из соревнования, а Заявитель штрафуются на сумму до 300% от Заявочного взноса.

12.4. Организатору рекомендуется произвести проверку Дорожной книги, причем состав команды по проверке должен отличаться от команды, составившей Дорожную книгу.

12.4.1. Если соревнование проводится в составе многоэтапного официального соревнования РАФ, в команду должна входить группа экспертов, имеющих большой опыт работы с маршрутами соревнований, не ассоциированных с командами, принимающими участие в Чемпионате/Кубке России и не имеющих очков в Чемпионате/Кубке России текущего сезона. Имена этих экспертов должны быть опубликованы в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования или в Дорожной книге.

12.4.2. Помимо проверки Дорожной книги, команда получает задание проверить карты, составленные организаторами для выдачи участникам соревнования и сообщить, так же, как и в случае с Дорожными книгами, обо всех исправлениях или изменениях этих карт.

12.4.3. Замечания, сделанные этой командой, должны быть доведены до участников соревнования, как изменения в Дорожной книге.

12.4.4. Рекомендуется осуществлять проверку на специально подготовленном автомобиле. Рекомендуется, чтобы этот автомобиль был оборудован каркасом безопасности, спортивными сиденьями (тип "ковш"), 4-х точечными ремнями безопасности и шинами, соответствующими преобладающему дорожному покрытию.

12.5. Организатор должен гарантировать участникам соревнования или лицам, планирующим участвовать в соревновании равные условия получения информации о маршруте. Если данное условие не будет выполнено, то РАФ может применить к Организатору санкции.

12.6. Официальной трассой соревнования будет считаться та, которая указана в Дорожной книге, выданной экипажам. В зонах навигации, где невозможно точно описать местность, применяется прямая линия, соединяющая точки GPS, указанные Организатором.

При наличии в маршруте навигационных зон, автомобили участников соревнования рекомендуется оборудовать прибором GPS. Организатор обязан предоставить данные для загрузки приборов GPS.

Организатор обязан указывать в Дорожной книге выходной курс на тех позициях легенды, где нет четких ориентиров, главным образом в пустынной и степной местности и везде, где сложная и запутанная сеть дорог.

Контроль за соблюдением маршрута может осуществляться с помощью специальных контрольных приборов.

Приборы контроля безопасности, скорости, позиционирования, прохождения маршрута, одобренные Комитетом РАФ по ралли-рейдам, считаются обязательными для применения на официальных соревнованиях.

В любом случае, под угрозой пенализации вплоть до исключения из соревнования решением Коллегии Спортивных Комиссаров, экипажам запрещено отклоняться от официального маршрута

- более чем на 1 км – для ралли-рейдов и марафонов, если иное не оговорено в Дополнительном (Частном) Регламенте. Не пенализируется отклонение от маршрута в навигационных зонах.
- более чем на 100 м – для гонок типа ралли-рейды при условии выдачи Организатором трека СУ. Треки должны проверяться, как минимум, у первых трех экипажей в каждом классе по итогам каждого дня.
- более чем на 100 м – для гонок типа Баха, если иное не оговорено в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- более чем на 50 м – на ССУ всех типов гонок и на гонках типа баха-спринт, если иное не оговорено в Дополнительном Регламенте. На ССУ если экипаж отклоняется от маршрута, нарушает схему прохождения или ограничительную разметку он должен возвратиться на маршрут в той же точке, прежде чем продолжить движение. Нарушение данного требования пенализируется.

Решение о пенализации за отклонение от маршрута принимается КСК с учетом факта получения/не получения спортивного преимущества.

- 12.7. Любое ознакомление членов экипажей с заявленной Организатором трассой соревнования после начала Административных проверок влечет за собой безусловный отказ в старте. Нарушение правил ознакомления с трассой ССУ приравнивается к ознакомлению с трассой после начала АП.

СТАТЬЯ XIII. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

- 13.1. Во время соревнования (исключая СУ) экипажи должны соблюдать Правила Дорожного Движения (ПДД). Экипажам настоятельно рекомендуется быть пристегнутыми ремнями безопасности, и быть в застегнутых твердых шлемах.

- 13.2. Экипаж, не выполняющий ПДД, пенализируется:

- Первое нарушение: денежный штраф в размере 10% от Заявочного взноса;
- Второе нарушение: начисляется пенализация – 1 час;
- Третье нарушение: исключение.

Штрафные санкции за нарушение ПДД могут быть наложены при соблюдении одного из следующих условий:

- уведомление о нарушении, посланное по официальным каналам в письменной форме из ГИБДД, достигло Руководителя гонки, до опубликования результатов этапа, на котором было совершено нарушение.
- сообщение содержит обоснованную и достаточную информацию о времени и месте нарушения, а также для идентификации автомобиля, водитель которого нарушил ПДД.
- факт нарушения не может быть интерпретирован по-другому.

Любые сомнения трактуются в пользу участника.

- 13.3. Во время соревнования запрещается перевозить любым способом заявленные в соревновании автомобили (под угрозой исключения), за исключением случаев, когда экипаж оформил сход на этапе, получил фиксированную пенализацию и перевозит

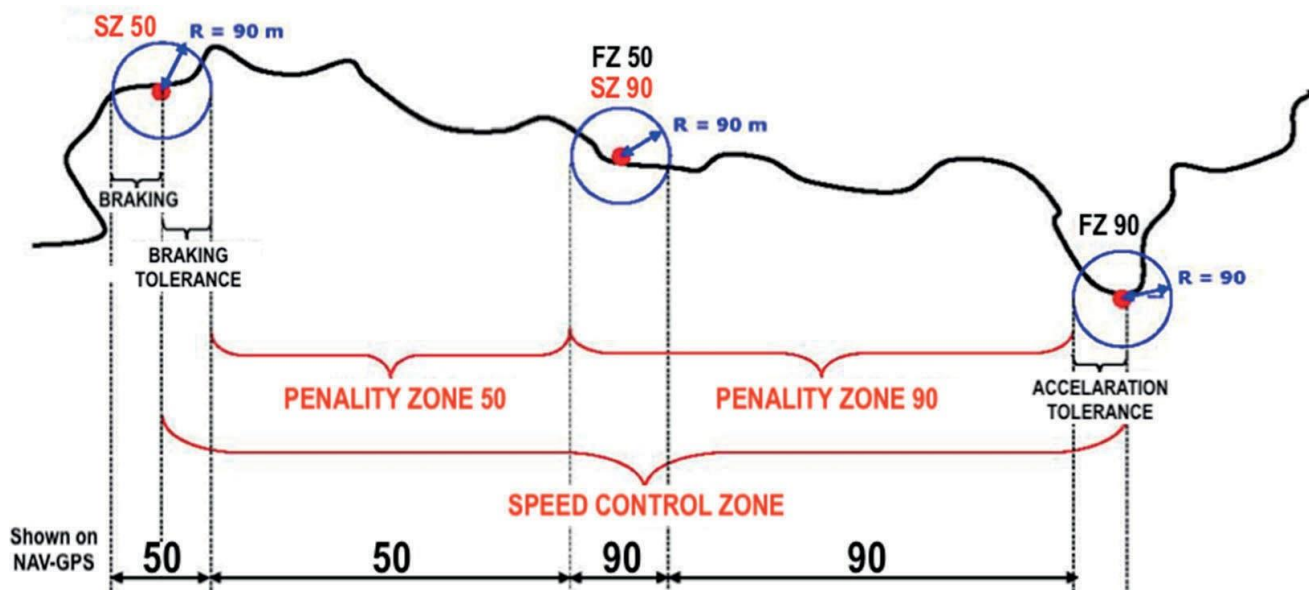
автомобиль к месту сервиса. В Дополнительном (Частном) Регламенте могут быть оговорены другие случаи разрешенной перевозки.

Также запрещается преднамеренно блокировать проезд других автомобилей (в том числе и не имеющих отношения к соревнованиям).

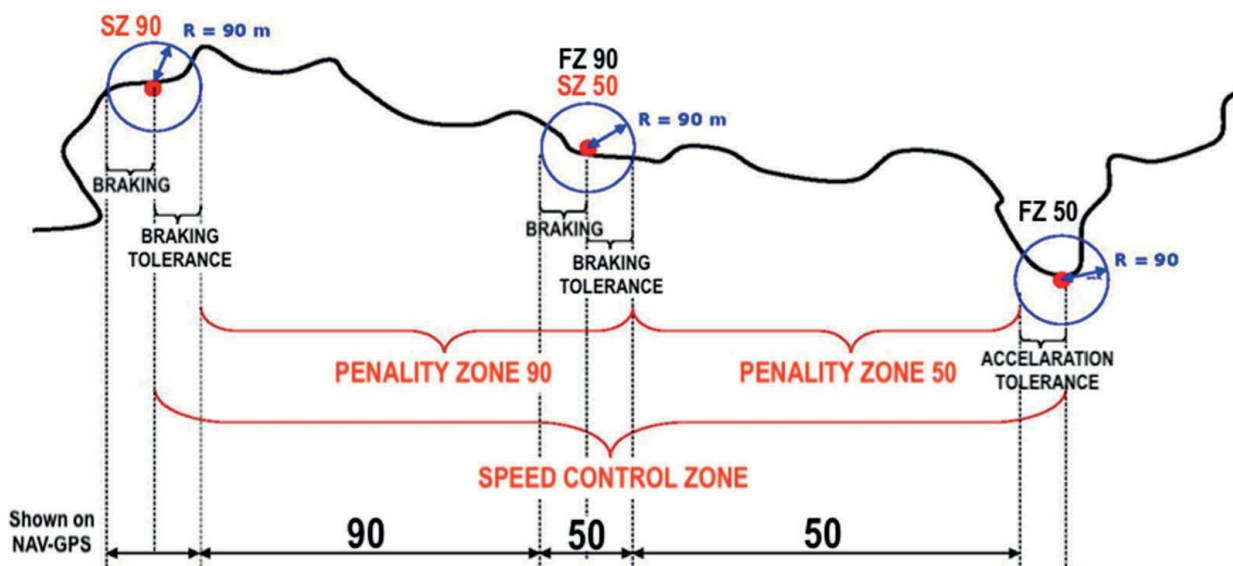
СТАТЬЯ XIV. КОНТРОЛЬ СКОРОСТИ

- 14.1. На трассе ралли-рейда могут быть применены Зоны Ограничения Скорости (ОС), где ограничивается скорость движения автомобилей участников. Все зоны ОС и лимит скорости должны быть обозначены в Дорожной книге и могут контролироваться Организатором. При использовании приборов ERTF импульсный сигнал записывается GPS максимум каждые 150 м, скорость показывается на дисплее GPS и записывается в память.
- 14.2. Начало зоны контроля скорости, должно быть отмечено в Дорожной книге посредством позиции, содержащей знак SZ и точкой GPS (WPS или WPE). При использовании приборов ERTF за 90 метров до этой точки участник видит на своем GPS, что он приближается к зоне контроля. Следующие 90 метров после этой точки считаются зоной торможения, в пределах которой нет пенализации.
- 14.3. Конец зоны контроля скорости, должен быть отмечен в Дорожной книге посредством позиции, содержащей знак FZ и точкой GPS (WPE). За 90 метров до этой точки начинается «свободная» зона, в пределах которой нет пенализации.
- 14.4. Начало и конец зоны ОС рекомендуется отмечать на местности физически (знаком).
- 14.5. Точки GPS, связанные с SZ или FZ можно «взять» только когда участник находится в радиусе 90 метров от нее.
- 14.6. В пределах зоны ограничения скорость может быть ограничена до 30, 40, 50 или 90 км/ч. При использовании приборов ERTF ограничение скорости постоянно показывается на GPS.
- 14.7. Если знак обозначения зоны на местности не совпадает с точкой GPS, правильным будет считаться точка GPS.
- 14.8. Организаторы могут устанавливать не более чем две последовательные зоны ограничения с различными скоростями. В случае увеличивающейся скорости, более высокая скорость будет контролироваться от 90 метров до промежуточной зоны FZ/SZ точки (WPE).

См. схему ниже:



В случае уменьшающейся скорости, более низкая скорость будет контролироваться от 90 метров после промежуточной зоны FZ/SZ точки (WPE)
См. схему ниже:



14.9. При использовании приборов ERTF будет применяться следующая пенализация:

- от 1 до 5 км/час: 10 сек. x на количество импульсных сигналов при превышении разрешенной скорости
- от 6 до 15 км/час: 1 мин. x на количество импульсных сигналов при превышении разрешенной скорости;
- от 16 до 40 км/час: 2 мин. x количество импульсных сигналов при превышении разрешенной скорости;
- свыше 40 км/час:

Первый импульсный сигнал: 5 мин.

Второй импульсный сигнал: 10 мин.

Третий импульсный сигнал: 15 мин.

Любой последующий импульсный сигнал при превышении 40 км/час - пенализация на усмотрение Спортивных Комиссаров.

При превышении максимально допустимой скорости для автомобилей пенализация будет начисляться аналогичным образом.

В случае использования другой системы фиксации скорости пенализация будет начисляться аналогичным образом, а для расчета величины пенализации будет браться любое зафиксированное превышение скорости максимум на каждые 150 метров в зоне действия ограничения.

Дополнительным (Частным) регламентом может быть предусмотрена прогрессивная шкала при повторных превышениях скорости в разных зонах ОС в течение одного дня, когда за второе нарушение пенализация удваивается, за третье – утраивается и т.д.

СТАТЬЯ XV. СИСТЕМА «СИГНАЛ ОТ АВТОМОБИЛЯ К АВТОМОБИЛЮ»

- 15.1. Чтобы сделать обгон между участниками более безопасным, на каждом автомобиле может быть установлена система «Сигнал от автомобиля к автомобилю».
- 15.2. Эта система должна находиться в рабочем состоянии на протяжении всего Этапа и быть соединена напрямую с аккумулятором автомобиля без возможности отключения.
- 15.3. Инструкции производителя по использованию системы должны быть в приложении к дополнительному регламенту
- 15.4. За работоспособность оборудования несет ответственность участник: любая констатация нерабочего состояния прибора по вине экипажа влечет пенализацию в размере 1 час. Информация передается в КСК для возможного дополнительного наказания.
- 15.5. Устройство должно быть установлено в автомобиле таким образом, чтобы позволить, как минимум, 2 членам экипажа использовать его находясь пристегнутыми и с затянутыми ремнями безопасности.
- 15.6. Запрещено намеренно блокировать проезд автомобилей, следующих за экипажем, или препятствовать обгону.
- 15.7. В случае, если КСК констатирует факт намеренного непропуска одного участника другим (в частности, в случае использования системы Sentinel на участника, который в течение 15 секунд после получения третьего сигнала не пропустил и не позволил себя обогнать другому участнику), на виновника будут налагаться следующие пенализации:
 - 1-е нарушение: 3 минуты;
 - 2-е нарушение: 7 минут;
 - 3-е нарушение: 10 минут;
 - более 3-х нарушений: вплоть до исключения по решению КСК

СТАТЬЯ XVI. ПОМОЩЬ

- 16.1. Ремонт автомобиля силами экипажа разрешен в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещенных данными Правилами и/или Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 16.2. Любая посторонняя помощь запрещена на протяжении СУ под угрозой исключения из соревнования решением Коллегии Спортивных Комиссаров, за исключением специальных случаев, оговоренных в данных Правилах и Дополнительном (Частном) Регламенте.
- 16.3. Во время соревнования помощь и буксировка одного автомобиля другим разрешается только тем участникам соревнования, которые еще не финишировали. За буксировку в

зоне, где действует режим «Закрытого Парка», накладывается пенализация:

- 16.3.1. За проезд через и/или в пределах Контрольной зоны судейского пункта (КВ, КП, Старт, Финиш) с помощью буксировки налагается штраф 30 минут за каждый судейский пункт.
- 16.3.2. Если автомобиль участника не может самостоятельно покинуть зону КВ на старте этапа или зону Старта СУ, он должен быть удалён из неё любыми способами, вплоть до буксировки и считается стартовавшим на этап/СУ. Пенализация начисляется в соответствии с п. 16.3.1.
- 16.3.4. Движение автомобиля с помощью буксировки другим участником в Закрытом Парке (в зоне Регруппинга) наказывается штрафом в 1 минуту.

Любая буксировка посторонними лицами (в том числе автомобилями сервиса, зрителями, уже финишировавшими участниками и т.д.) является запрещенной помощью и наказывается незачетом на этапе (фиксированной пенализацией за этап, которая не может быть меньше, чем 5-кратный суммарный норматив всех СУ данного этапа). Дополнительным регламентом соревнования может быть предусмотрена более строгая пенализация за данное нарушение.

Не считается буксировкой и не пенализируется возвращение потерпевшего аварию (перевернувшегося, съехавшего с дороги и т.п.) автомобиля на трассу или освобождение трассы СУ от неспособного передвигаться самостоятельно автомобиля для проезда других участников.

16.4. Сервис.

- 16.4.1. В течение соревнования сервис разрешен только в Парках Сервиса. В Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования Организатор должен указать расположение всех Парков Сервиса. Организатор должен указать расстояние в километрах между Парками Сервиса. Парки Сервиса могут быть расположены на СУ.

Во всех Парках Сервиса скорость ограничена 30 км/ч. Пенализация за нарушение данного требования – 10 секунд за каждый км/час превышения.

Организатор обязан устанавливать зоны ограничения скорости SZ30/FZ30 при проезде «сквозь» зоны сервиса, когда они располагаются рядом с трассой или с двух сторон трассы. Организаторам рекомендуется предусматривать отдельный проезд для соревнующихся автомобилей и отдельный – для служб и зрителей. Запрещается располагать Парки Сервиса на проезжей части дороги, открытой для общего движения. Рекомендуется располагать зону сервиса с одной стороны трассы.

- 16.4.2. Любое нарушение, касающееся сервиса, отмеченное официальными лицами ведет к пенализации, вплоть до исключения.
- 16.4.3. Автомобили сервиса должны быть ясно идентифицированы при помощи соответствующих эмблем, выдаваемых Организатором и закрепленных в определенных Дополнительным (Частным) Регламентом местах. Количество автомобилей сервиса ограничивается в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- 16.4.4. Остальные машины команд идентифицируются при помощи эмблем «Сопровождение», выдаваемых Организатором.
- 16.4.5. На Бивуаке разрешается производить любые ремонтные работы силами экипажа и других экипажей, участвующих в соревновании. Также разрешается сервис, обозначенный в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- 16.4.6. Производить ремонтные работы на Бивуаке в закрытых, не просматриваемых местах/помещениях не разрешается. Пенализация: 1-ое нарушение - 50% Заявочного взноса, 2-ое нарушение – фиксированная пенализация в размере 1 часа, 3-е нарушение - исключение из соревнования.
- 16.4.7. Организаторы могут развешивать Бивуаки с регламентируемым сервисом, процедурные нормы для которого должны быть обозначены в Дополнительном (Частном) Регламенте.

16.4.8. На бивуаке и/или Парке Сервиса Организатором должна быть предусмотрена возможность оказания первой медицинской помощи.

16.4.9. Сервис в конце дня возможен в формате «флекси-сервиса».

Флекси-сервисом является разновидность сервиса, используемая в конце каждого Дня соревнований при этом:

- Перед въездом в парк сервиса, выставляется еще один пункт КВ. Между ним и пунктом КВ на въезде в парк сервиса организуется техническая зона;

- Экипаж имеет право въехать из технической зоны либо сразу в парк сервиса, либо оставить автомобиль в технической зоне, а потом забрать его для проведения сервиса. Минимальное время нахождения автомобиля в технической зоне должно быть указано в Маршрутном листе.

Автомобилем экипажа может управлять уполномоченный представитель экипажа только на маршруте из технической зоны в Парк Сервиса и далее в Закрытый Парк при условии соблюдения всех правил, касающихся предъявления контрольной карты, которое может привести к начислению соответствующих пенализаций (имеется ввиду соблюдение процедуры получения отметки на КВ, утеря КК, не предъявление Контрольной Карты, пенализация за опоздание на КВ).

Автомобиль экипажа может быть поставлен в Закрытый Парк до истечения 1 часа (или иного времени на флекси-сервис, оговоренного в дополнительном регламенте) без каких-либо пенализаций.

- Временные рамки режима флекси-сервис: начинается с момента прибытия первого автомобиля в Закрытый Парк, окончание времени работы флекси-сервиса определяется организатором и должно быть указано в Маршрутном листе. При этом для каждого отдельного экипажа время сервиса не должно превышать 1 час (если иное не оговорено в дополнительном регламенте).

16.5. Заправка соревнующихся автомобилей разрешена только в специально предусмотренных Организатором Заправочных зонах или на АЗС, указанных в Дорожной книге.

Организатор может предусмотреть хронометраж времени заправки, с последующей нейтрализацией, причем минимальное время такой нейтрализации равно 15 минутам.

16.6. После 250 км СУ должны быть предусмотрены зоны дозаправки для автомобилей ТЗ.

16.7. В заправочной зоне любые действия, не связанные непосредственно с заправкой автомобиля, запрещены, при этом устанавливаются следующие требования:

- Запрещается курить и пользоваться открытым огнем.

- Скорость движения ограничена до 30 км/час.

- Ответственность за заправку возлагается исключительно на участника соревнования.

- Механикам, производящим заправку, рекомендуется быть в огнезащитной одежде.

- Во время процедуры заправки двигатель должен быть заглушен.

- Экипаж во время дозаправки должен находиться вне автомобиля.

- В случае поломки, автомобиль может быть эвакуирован из данной зоны экипажем, официальными лицами или членами команды без начисления за это пенализации.

- Доступ в Заправочную зону разрешается двум механикам от каждого экипажа только с целью заправки автомобиля своего экипажа.

- Использование при заправке то

пливораздаточных систем обязательно для всех соревнований.

Первое любое нарушение требований заправочной зоны пенализируется 1 часом, последующее – исключением.

16.8. Сигнальные знаки зеленый «ОК» и красный «SOS».

Экипаж обязан иметь в машине символы «ОК» зеленого цвета и «SOS» красного цвета, выполненные на плотном влагозащищенном материале формата А3. Наличие знаков проверяется на Технической инспекции

16.8.1. В случае аварии на трассе СУ без пострадавших, требующих немедленной медицинской помощи, любой член экипажа должен четко показывать знак «ОК» всем следующим

экипажам и вертолету (если применяется).

16.8.2. Если экипаж покидает свой автомобиль, то знак «ОК» должен, по возможности, располагаться так, чтобы его могли хорошо видеть другие проезжающие экипажи.

16.8.3. В случае аварии на трассе СУ с пострадавшими, нуждающимися в медицинской помощи, должен быть показан знак «SOS» всем следующим экипажам и вертолету (если применяется). После оказания помощи обязательно устанавливается зеленый знак «ОК».

16.8.4. Экипаж (следующий за потерпевшим аварию автомобилем) обязан:

- В случае если ему был показан зеленый знак «ОК» – проследовать по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии;
- В случае если ему был показан «SOS» или сигнализация отсутствовала – остановиться, принять меры по оказанию помощи. При наличии средств связи – сообщить об аварии официальным лицам соревнования. При необходимости – дождаться прибытия медицинской помощи. Отметить в Контрольной Карте факт передачи пострадавшего. Продолжить движение по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии.

16.8.5. Все последующие экипажи (следующие за потерпевшим аварию автомобилем) обязаны:

- В случае если им был показан зеленый знак «ОК» – проследовать по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии;
- В случае если им был показан «SOS» или сигнализация отсутствовала – остановиться. При наличии средств связи – сообщить об аварии официальным лицам соревнования, если это не было сделано ранее. Продолжить движение по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии.

16.8.6. Каждый участвующий в соревновании автомобиль должен иметь на борту красный светоотражающий знак-«треугольник», который, в случае остановки автомобиля на СУ, с целью предупреждения последующих экипажей выставляется на заметное место, минимум за 30-50 метров до места остановки автомобиля, даже если остановившийся автомобиль находится вне дороги. Любой экипаж, не исполняющий эти требования, будет оштрафован по решению спортивных комиссаров минимум на 10% Заявочного взноса.

СТАТЬЯ XVII. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА.

17.1. В ходе соревнования экипажам выдаются Контрольные Карты, в которых указаны Нормы времени и нормативы для каждого участка. Контрольная Карта должна предъявляться по прибытию на каждый судейский пункт и может быть заменена новой на старте этапа или на любом другом судейском пункте, указанном в Маршрутном Листе. Каждый экипаж несет ответственность за сохранность Контрольной Карты (Карнета).

17.2. Любое исправление или изменение данных в Контрольной Карте будет наказываться исключением из соревнования, за исключением случаев, когда это исправление внесено на судейском пункте и заверено подписью судьи.

17.3. Только экипаж является ответственным за:

- получение Контрольной Карты перед стартом этапа;
- ее подачу на судейских пунктах, и правильность вносимых данных.

Только судьям на судейских пунктах разрешается вносить данные в Контрольные Карты.

17.4. Контрольные Карты должны иметь отметки каждого судейского пункта в порядке, указанном в Контрольной Карте, под угрозой пенализации. За отсутствие записей (причем в правильной последовательности судейских пунктов) или непредъявление Контрольной Карты на любом судейском пункте (за исключением случаев, оговоренных данными Правилами) решением Коллегии Спортивных Комиссаров экипаж будет пенализирован, вплоть до исключения. В случае утери Контрольной Карты экипаж будет подвергнут пенализации 10 минут, что не исключает получение дополнительных пенализаций за отсутствие отметок в КК.

17.5. Экипаж, не финишировавший на этапе, но продолжающий соревнование (если это

предусмотрено Частным Регламентом), обязан обменять Контрольную Карту данного этапа либо на судейском пункте финишного КВ этапа в рамках времени его работы, либо в Штабе (после закрытия судейского пункта КВ), но не позднее, чем за 6 часов до старта следующего этапа. Экипаж, не выполнивший данное требование, из соревнования исключается.

СТАТЬЯ XVIII. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ.

Все судейские пункты, т.е. пункты Контроля Времени, старт и финиш Скоростных Участков, пункты Контроля Прохождения (и пункты Контроля Перекрестков - только для соревнований типа Баха), обозначаются стандартными знаками (Приложение 2) значение которых указано ниже.

- 18.1. Начало Контрольной зоны обозначается знаками на желтом фоне. Максимальная ширина Контрольной зоны не должна превышать 15 м. Створ Контрольной зоны образуется двумя знаками. Рекомендуется Контрольные зоны располагать по одной оси, за исключением КП. В случае невозможности обозначить створ Контрольной зоны двумя знаками, знаки располагаются справа по направлению зачетного движения, Контрольная зона размечается другими способами.

Схема проезда через Контрольную зону судейского пункта должна однозначно определяться по Дорожной книге и/или другим документам, предусмотренным Организатором.

- 18.2. Вся Контрольная зона, т.е. пространство между первыми желтыми и последними белым/бежевым знаками считается зоной с "режимом Закрытого Парка". Время пребывания в Контрольной зоне не должно превышать времени, необходимого для проведения процедуры, предусмотренной для данного судейского пункта (отметка в Контрольной Карте, старт и т. д.).

- 18.3. Строго запрещается въезжать в Контрольную зону или покидать её в направлениях, не предусмотренных Дорожной книгой, также запрещается повторно въезжать в Контрольную зону. Нарушения пенализируются:

- 1-е нарушение: 10 мин;
- 2-е и последующие нарушения: решение КСК

- 18.4. Расчет времени прибытия в Контрольную зону - обязанность только экипажей, которые могут сверяться с официальными часами судейского пункта.

- 18.5. Судейские пункты должны быть готовы начать работу за 1 час до расчетного времени прибытия первого экипажа, и продолжают работу в течение 1 часа после расчетного времени прохождения последнего экипажа (рассчитанного на основе нормы времени или норматива) если Руководителем гонки не принято иное решение. Предельное время опоздания (Время исключения), после которого экипаж подвергается фиксированной пенализации или исключению, для пунктов КВ составляет 30 минут, если Дополнительным (Частным) Регламентом не определено иное.

- 18.6. Экипажи обязаны подчиняться указаниям судей. В случае неподчинения, экипаж исключается из соревнования решением Коллегии Спортивных Комиссаров. Экипаж вправе потребовать от судьи внесения в Контрольную Карту отметки (время и место), о выполнении указаний судей, которые могут привести к пенализации данного экипажа. Данный факт фиксируется в протоколе. Судьи не имеют права отказаться от данной отметки, исключением являются форс-мажорные обстоятельства.

СТАТЬЯ XIX. КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ.

- 19.1. На судейском пункте Контроля Времени (КВ) отмечается точное время прибытия, т.е. то время, когда член экипажа передал Контрольную Карту судье. Данные заносятся в Контрольную Карту только в том случае, если автомобиль и все члены экипажа находятся в Контрольной зоне в непосредственной близости от судейского пункта.

- 19.2. Время правильной отметки на пункте КВ получается при сложении Нормы времени,

отпущенной на проезд данной секции и стартового времени для данной секции. Это время определяется с точностью до целой минуты и называется расчетным. Время фиксируется в следующем виде: от 00.01 до 24.00. В случае превышения норматива на СУ, если судейский пункт СТОП-КВ закрыт, норма времени до отметки на следующем КВ отсчитывается от времени истечения норматива для каждого конкретного экипажа.

- 19.3. Процедура получения отметки экипажем на судейском пункте начинается с того момента, когда автомобиль проезжает желтые знаки начала Контрольной зоны. Экипажу запрещено останавливаться между знаком въезда в зону и судейским пунктом
- 19.4. Процедура получения отметки выполнена правильно, если автомобиль въехал в Контрольную зону в расчетную минуту и Контрольная Карта подана судье в течение расчетной минуты.
- Пример: экипаж, расчетное время отметки которого 18.58, имеет право въехать в контрольную зону с 18.58.00 до 18.58.59, и обязан подать Контрольную Карту между 18.58.00 и 18.58.59
- 19.5. Любое различие между расчетным временем и реальным временем отметки пенализуется в размере 1 минуты пенализации за 1 минуту или часть минуты отклонения от расчетного времени отметки.
- 19.6. На судейских пунктах КВ, расположенных на финише этапа, экипажам разрешается отметка раньше расчетного времени, без пенализации, если иное не определено Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 19.7. Экипаж, не явившийся на старт этапа и не получивший отметку на соответствующем судейском пункте КВ, исключается из соревнования, если иное не оговорено Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 19.8. Время исключения, норматив или одна/несколько норм времени, определенных в Дополнительным (Частным) Регламенте могут быть изменены Коллегией Спортивных Комиссаров, по предложению Руководителя гонки. Экипажи, к которым это имеет отношение, должны быть своевременно об этом информированы. Исключение из соревнования или фиксированная пенализация будут объявляться только в конце этапа.
- 19.9. Время отметки на пункте КВ дорожной секции является стартовым временем на эту Дорожную секцию.
- 19.10. Пункт КВ перед стартом СУ объединяется с судейским пунктом «Старт СУ» в одну Контрольную зону («Совмещенные КВ-Старт»), знаки которой располагаются следующим образом:
- 2 желтых знака «КВ» (начало контрольной зоны);
 - примерно через 25-50 м 2 красных знака «КВ» (пункт Контроля времени);
 - примерно через 50-200 м 2 красных знака «Старт СУ» (пункт Старта СУ);
 - примерно через 25-50 м 2 белых/бежевых знака с 3-мя диагональными черными линиями (окончание Контрольной зоны).
- 19.10.1. На совмещенном КВ-Старт судья вносит в Контрольную карту время прибытия экипажа, а также планируемое стартовое время на СУ. Должен существовать разрыв (не менее 5 минут) между временем отметки на КВ и планируемым временем старта для подготовки экипажа к старту. Сразу после отметки на пункте КВ, экипаж должен подъехать к старту СУ и немедленно подать КК судье. Судья вносит в Контрольную карту предписанное время старта экипажа на СУ, а затем дает старт данному экипажу в момент наступления предписанной минуты. В случае расхождения между планируемым и предписанным временем старта, к расчету принимается предписанное время старта.
- 19.10.2. Экипаж имеет право, находясь в Контрольной зоне совмещенного КВ-Старта, заменить спущенное колесо силами самого экипажа с помощью инструментов находящихся на борту автомобиля. Для этих целей экипажу дополнительно дается 10 минут и назначается новое время старта. Превышение дополнительного времени пенализуется 1 минутой штрафного времени за минуту или часть минуты превышения.
- 19.11. На финише СУ знаки Контрольной зоны «Финиш - Стоп» располагаются следующим

образом:

- 2 желтых знака «Финиш СУ» (начало Контрольной зоны);
- примерно через 100 м 2 красных знака «Финиш СУ» (судейский пункт Финиша Скоростного участка);
- примерно через 150-300 м 2 красных знака «STOP» и 1 красный знак «КВ» (судейский пункт Стопа Скоростного участка);
- примерно через 25-50 м 2 белых/бежевых знака с 3-мя диагональными черными линиями (окончание контрольной зоны).

Судейская зона, начиная от желтых знаков «Финиш СУ» и до белых/бежевых знаков с 3-мя диагональными черными линиями, должна располагаться на прямой линии.

19.12. В Дополнительном (Частном) Регламенте оговариваются штрафные санкции за каждый пропущенный пункт КВ, вплоть до исключения из соревнования.

СТАТЬЯ XX. КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ.

Для контроля за соблюдением экипажами маршрута, на трассе могут быть расположены пункты Контроля Прохождения (КП), Контрольные Створы (КС) и Контрольные Точки (КТ). Местоположение Контрольных Створов и пунктов КП указываются в Дорожной книге. Порядковые номера пунктов КП указываются в Маршрутном листе. Контроль Прохождения может предусматривать необходимость получения отметки, или не предусматривать (КП без отметки).

20.1. Знаки Контрольной зоны КП располагаются следующим образом:

- 2 желтых знака «КП» (начало контрольной зоны);
- примерно через 100м 2 красных знака «КП» (пункт КП);
- примерно через 100м 2 белых/бежевых знака с 3 диагональными полосами.

Экипаж обязан остановиться возле красного знака «КП» и предъявить Контрольную Карту (Карнет) судье для проставления отметки.

20.2. Знаки Контрольной зоны КП без отметки располагаются следующим образом:

- 2 желтых знака «КП» (начало Контрольной зоны);
- примерно через 100-300 м 2 белых/бежевых знака с 3 диагональными полосами (окончание Контрольной зоны).

Экипаж обязан проехать через створ Контрольной зоны без остановки.

Пункт КП без отметки может быть обозначен другими способами, оговоренными в Дополнительном (Частном) Регламенте.

20.3. Время закрытия пункта КП должно быть обозначено в Маршрутном листе или объявлено Бюллетенем. Оно определяется с учетом:

- расстояния от предшествующего КВ до КП;
- Нормы времени на Дорожном секторе или норматива на СУ;
- расчетного времени прибытия последнего экипажа для данного КП плюс 60 мин.

В Дополнительном (Частном) Регламенте оговариваются штрафные санкции за каждый пропущенный пункт КП, вплоть до исключения из соревнования.

20.4. Рекомендуется располагать собственно Пункт КП по возможности на горизонтальном участке. Для пунктов КП, расположенных на навигационных участках, рекомендуется дополнительное обозначение ярким флагом, видимым экипажем со значительного расстояния.

20.5. Время прибытия экипажа на пункт КП фиксируется в судейском протоколе с точностью до секунд.

20.6. Контрольные Створы обозначаются разметкой с применением ограничительной ленты. Факт прохождения КС фиксируется судьями. Пенализация за непрохождение КС определяется Дополнительным (Частным) Регламентом.

20.7. Контрольные Точки задаются координатами GPS. Факт прохождения КТ фиксируется

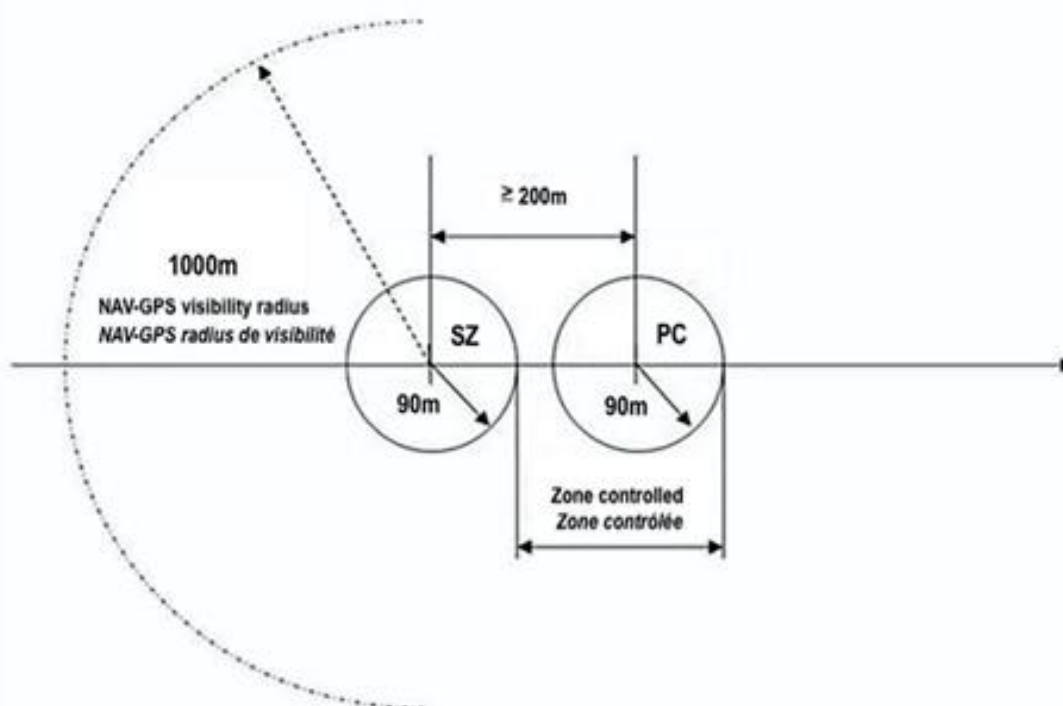
записью GPS-регистратора. Пенализация за отсутствие записи в GPS-регистраторе о прохождении КТ определяется Дополнительным (Частным) Регламентом. Контрольные Точки обозначаются в Дорожной Книге.

20.8. Зона безопасности

20.8.1. В целях обеспечения безопасности в зонах Контроля прохождения (КП) на каждом КП организуется «Зона безопасности»;

20.8.2. Скорость в этой зоне ограничена 30 км/час и контролируется с помощью приборов Организатора;

20.8.3. Контроль скорости осуществляется в соответствии со следующим рисунком:



СТАТЬЯ XXI. СКОРОСТНОЙ УЧАСТОК (СУ)

Если СУ проводится на участках дорог, зарезервированных исключительно для данного соревнования, то данное условие должно быть указано в Дополнительном (Частном) Регламенте.

Скоростной Участок – это тест на скорость, который начинается на судейском пункте Старта и заканчивается Контролем Времени на финише.

Время на СУ контролируется с точностью до секунды или долей секунды. Точность хронометража указывается в Дополнительном (Частном) Регламенте.

21.1. Во время движения по трассе СУ все члены экипажа должны быть пристегнуты ремнями безопасности, быть в застегнутых шлемах, защитных комбинезонах и омологированном белье.

21.2. Экипажам запрещается вести автомобиль в направлении, противоположном направлению трассы Спецучастков. Такое нарушение, зафиксированное только официальными лицами, рассматривается КСК. Протесты Заявителей друг на друга по этому пункту не принимаются. Решением КСК экипаж может быть пенализирован. В любом случае вся ответственность за последствия нарушения этого пункта лежит на экипаже – нарушителе.

21.3. На пунктах старта СУ автомобиль с экипажем на борту останавливается перед красным знаком «Старт СУ», судья вносит предписанное время старта в Контрольную Карту (часы

и минуты) и дает стартовую команду.

Если экипаж отмечается на пункте КВ перед стартом СУ раньше своего расчетного времени, это не должно вносить изменения в установленный порядок старта.

Пример:

Расчетное время отметки на пункте КВ - 10 ч 00 минут. Автомобиль фактически отметился в 9 ч 54 минуты. Теоретически, время старта должно быть: 9 ч 54 мин + 5 минуты = 9 ч 59 минут. Предписанное время старта, тем не менее, должно быть не ранее 10 ч 05 минут, т.е. расчетное время отметки + минимум 5 минут.

Судья на пункте КВ обязан вернуть экипаж, отметившийся на пункте КВ раньше своего расчетного времени, в его расписание посредством назначения ему времени нейтрализации, равного времени его опережения, и поставить в известность Руководителя гонки.

- 21.4. Стартовая команда может подаваться с использованием автоматических систем или вручную. В последнем случае судья начинает громкий обратный отсчет секунд 30-15-10 и последние пять секунд последовательно 5-4-3-2-1 с одновременным дублированием отсчета сигналами, воспринимаемыми визуально (пальцы руки, таблички, перекидные часы и т.п.). По истечении последних пяти секунд, дается Стартовый сигнал, после которого автомобиль должен стартовать немедленно.

Если экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала, налагается пенализация в размере 2 минут.

В случае применения автоматической (электронной) системы подачи старта, подробности работы данной системы должны быть прописаны в дополнительном Регламенте соревнования или в письменном Информационном сообщении Организатора или Руководителя гонки.

- 21.5. Старт СУ может быть задержан относительно запланированного времени старта только судьей в случае "форс-мажора". Экипаж, спровоцировавший задержку старта, пенализируется КСК, по меньшей мере, 1 минутой или более, в соответствии с отчетом судьи.
- 21.6. За фальстарт (начало движения вперед до подачи судьей стартовой команды) экипаж будет пенализирован, по меньшей мере, на 1 минуту или более, в соответствии с отчетом судьи. При неоднократных фальстартах Спортивные комиссары могут применить к экипажу более строгие наказания.
- 21.7. Специальный участок (СУ) заканчивается финишем «с хода», знаки располагаются соответственно п. 19.11
- 21.8. Остановка в Контрольной зоне Финиша между желтыми знаками «Финиш СУ» и знаками «STOP» запрещена. Данное нарушение влечет пенализацию в размере 15 минут.
- 21.9. Хронометраж финиша производится на финишной линии, обозначенной красными знаками «Финиш СУ». Рекомендуется оборудование Финиша СУ автоматической системой хронометража. Минимальная точность хронометража – 1 секунда.
- 21.10. На расстоянии 150 – 300 м после финишной линии экипаж должен отметить на судейском пункте, обозначенном красными знаками «КВ» и красными знаками «STOP». Судья вносит время финиша в Контрольную карту (Карнет) (час, минута, секунда) и, возможно, стартовое время на следующую Дорожную секцию. Стартовым временем для следующей Дорожной секции является час и минута времени финиша. Если несколько экипажей финишируют в течение одной минуты, тогда судья назначает экипажам стартовое время на следующую Дорожную секцию с учетом порядка их прибытия на судейский пункт таким образом, чтобы разрыв между стартовым временем этих экипажей соответствовал межстартовым интервалам на данном этапе.

Если участник не может самостоятельно покинуть зону, его разрешено вытолкать или буксировать из зоны с использованием помощи официальных лиц и/или участников, еще участвующих в соревновании, без применения пенализации.

Если экипаж не останавливается у знака «STOP» и не получает отметку, налагается

пенализация в размере 1 часа.

Если автомобиль после финиша не остановился у судейского пункта «STOP» и выкатился за пределы контрольной зоны, один из членов экипажа может вернуться на судейский пункт пешком для получения соответствующих отметок в контрольной карте. В таком случае на экипаж налагается пенализация в размере 1 минуты.

- 21.11. Во время прохождения СУ ремонтные работы разрешены, а сервис запрещен, если в Дополнительном (Частном) Регламенте не оговорено иное. Могут использоваться Зоны сервиса, установленные Организатором и обозначенные в Дополнительном (Частном) Регламенте и Дорожной Книге.
- 21.12. Межстартовые интервалы на СУ должны соответствовать межстартовым интервалам, установленным на старте этапа (п. 11.6.).
- 21.13. Любой экипаж, отказывающийся стартовать на Скоростном Участке в предписанное время и с позиции, назначенной ему судьей, будет пенализирован или исключен из соревнования.
- 21.14. Прерывание СУ: если гонка по СУ окончательно остановлена до прохождения СУ последним участником, вне зависимости от причин, тем не менее, можно получить классификацию по этому СУ, начислив всем экипажам, на которых повлияли обстоятельства прерывания, наихудшее время, фактически зафиксированное до того, как гонка была остановлена. Определение результатов СУ может быть произведено по ближайшей позиции в Дорожной книге к месту остановки соревнования, но не ближе 1 километра.
- 21.15. Классификацию можно составить даже в том случае, если даже один спортсмен смог пройти маршрут при нормальных условиях гонки. Только Коллегия Спортивных Комиссаров решает, применить эту меру или нет, после того как Руководитель гонки сообщил им причину прерывания СУ.
- Если Коллегия Спортивных Комиссаров сочтет, что наихудшее фактически зафиксированное время не подходит, она может выбрать наиболее подходящее время фактически зафиксированных результатов.
- Любой частично или полностью ответственный за прерывание гонки экипаж, ни при каких обстоятельствах не может извлечь выгоду из этой меры, т.е. этому экипажу присваивается время, затраченное им фактически, если оно больше присвоенного другим экипажам.
- В исключительных случаях, в целях безопасности, Руководитель гонки может прервать прохождение СУ на пункте КП, или на ближайшей позиции в Дорожной книге находящимися перед опасным участком, и экипажи могут продолжить гонку по СУ после того, как минует опасность (от очередного КП или позиции в Дорожной книге). Классификация в таком случае определяется путем сложения времен двух частей этого СУ.
- 21.16. За исключением случаев, признанных Коллегией Спортивных Комиссаров как прерывание СУ (см. п.21.14), в случае полного или частичного блокирования трассы любым препятствием экипажи обязаны принять все возможные меры для освобождения проезда и помочь другим экипажам. Исходя из требований безопасности, по предложению Руководителя гонки, Коллегия Спортивных Комиссаров может остановить прохождение этапа до того, как экипажи придут на финиш этапа. В таком случае определяется пункт Контроля Времени, который действует как финиш этапа (например, для СУ это может быть пункт совмещенного Финиш-КВ). По решению Руководителя гонки, этап может быть продолжен или не продолжен, нейтрализован, проводиться в конвое и попадать или не попадать под действие «режима Закрытого Парка».
- 21.17. Контактная борьба запрещена под угрозой пенализации вплоть до исключения из соревнований.
- 21.18. Для зачета «Рейд» вводится понятие Дополнительный участок (ДОП). Проведение ДОП для зачета «Рейд» должно соответствовать следующим требованиям:

- 21.18.1. Зачет Рейд должен соблюдать правила ПДД.
- 21.18.2. Организатор должен предусмотреть ограничение скорости и проконтролировать при помощи специальной аппаратуры либо предусмотреть введение норматива на ДОП или его часть.
- 21.18.3. Метод контроля и использование норматива должны быть оговорены в Частном Регламенте.

СТАТЬЯ XXII. РЕГРУППИНГ

Регруппинг проводится с целью уменьшения временных интервалов между экипажами, возникших в ходе этапа. После Регруппинга порядок старта должен соответствовать порядку прибытия на Входной КВ Регруппинга (термин, определяющий такую процедуру, называется «уплотнение канала»).

- 22.1. По прибытию на Входное КВ Регруппинга экипажи сдают свои Контрольные Карты судьбе КВ и немедленно направляются в Закрытый Парк Регруппинга. Новые Контрольные Карты экипажу выдаются либо на Входном, либо на Выходном КВ Регруппинга. Новое время старта проставляется в новых Контрольных Картах.
- 22.2. После постановки автомобилей в Закрытый Парк Регруппинга экипажи могут в холодное время года не глушить (заводить) двигатель с разрешения Официальных лиц.
- 22.3. Если Закрытый Парк Регруппинга не превышает 30 минут, экипажи могут оставаться в этом Парке Регруппинга.

СТАТЬЯ XXIII. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК

- 23.1. Автомобили в Закрытом Парке подчиняются «режиму Закрытого Парка».
- 23.2. «Режим Закрытого Парка» действует:
 - с момента постановки автомобиля в предстартовую зону, зону Регруппинга или в Закрытый Парк в конце этапа до момента выезда из этих зон.
 - с момента попадания в Контрольную зону судейского пункта и до тех пор, пока они ее не покинут.
 - с момента, когда автомобиль прибывает в Закрытый Парк на финише соревнования, до момента истечения времени установленных сроков подачи протестов, и объявления решения Спортивных Комиссаров о снятии «режима Закрытого Парка».
- 23.3. Любое нарушение правил Закрытого Парка может привести к пенализации от 1 часа до исключения из соревнования.
- 23.4. Если Технический комиссар решит, что состояние автомобиля, находящегося в Закрытом Парке, представляет угрозу безопасности дорожного движения, то в присутствии Технических Контролеров такой автомобиль должен быть отремонтирован.

В этом случае, время, которое будет затрачено на ремонт автомобиля, рассматривается как опоздание на Дорожной секции. Для предотвращения нагона времени экипажем, ему может быть назначено новое стартовое время. Любой экипаж, который опоздает более чем на 30 минут, будет наказан фиксированной пенализацией или исключен из соревнования.
- 23.5. Как только автомобиль будет поставлен в Закрытый Парк, все члены экипажа должны немедленно его покинуть. Запрещено входить в Закрытый Парк повторно. Как исключение, экипажу может быть разрешен повторный вход в ЗП в сопровождении официальных лиц.
- 23.6. В порядке исключения, с разрешения Технического комиссара в Закрытых Парках перед стартом, в зоне Регруппинга и после завершения этапа экипажи могут:
 - заменить одно или два спущенных колеса, используя инструменты и колеса,

находящиеся в автомобиле;

- заменить лобовое стекло с посторонней помощью;

Ремонтные работы необходимо закончить до времени старта данного экипажа, иначе будет наложен штраф в размере одной минуты за каждую минуту или часть минуты опоздания.

Если для замены лобового стекла, необходимы кузовные работы, то затраченное на такой ремонт время должно рассматриваться в соответствии с п. 23.4

- 23.7. Для выезда автомобиля из Закрытых Парков перед стартом, после Регруппинга или после завершения этапа, экипажам разрешен вход в Закрытый Парк за 15 минут до предписанного времени.
- 23.8. Никто не может находиться в Закрытом Парке, за исключением Официальных лиц, выполняющих свои служебные обязанности.
- 23.9. Внутри Закрытого Парка разрешается заводить автомобиль с помощью внешнего аккумулятора, который затем не разрешается брать на борт автомобиля, за исключением случая, когда эта батарея является частью балласта **грузового автомобиля**.

СТАТЬЯ XXIV. ПРОТЕСТЫ – АПЕЛЛЯЦИИ

- 24.1. Сумма залогового взноса за подачу Протеста равна 100% базового Заявочного взноса, оговоренного в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- 24.2. Протест на техническое состояние **должен быть подан не позднее 30 минут после постановки последнего финишировавшего автомобиля данной Зачетной группы в Закрытый парк**; против классификации по результатам соревнования – не позднее 30 минут после публикации предварительных результатов на Официальном табло информации.
- 24.3. Если Протест подразумевает демонтаж систем автомобиля и повторную сборку различных частей автомобиля, залоговый взнос должен покрывать расходы на проводимые работы, включая транспортировку и т.п.
- 24.4. Расходы на работы, проводимые по Протесту, включая транспортировку, несет либо Заявитель, подающий протест – в случае если Протест не был удовлетворен, либо Заявитель, на техническое состояние автомобиля которого подан Протест – в случае если Протест был удовлетворен.
- 24.5. Если Протест не удовлетворен, а суммы залогового взноса не хватает на покрытие расходов, тогда Заявитель, подавший Протест должен возместить недостающую сумму, размер которой определяется Спортивными комиссарами.
- 24.6. Заявитель может подать Апелляцию в соответствии с положениями СК РАФ.

СТАТЬЯ XXV. КЛАССИФИКАЦИЯ (РЕЗУЛЬТАТЫ)

Руководитель гонки несет ответственность за своевременную и правильную классификацию во время соревнования.

- 25.1. Результат экипажа определяется путем сложения реального времени, показанного на СУ и всех выраженных временем пенализаций.
- 25.2. Экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем, экипаж со следующим минимальным результатом – вторым, и т.д.
- 25.3. Результаты по Зачетным группам должны определяться аналогичным образом.
- 25.4. При равенстве результатов победитель определяется по результатам, последнего СУ. При повторном равенстве учитываются результаты на предыдущем и т.д. СУ.

В случае повторного равенства результата решение принимается исходя из результатов ССУ. В случае равенства результатов ССУ первенство определяется по стартовым номерам.

- 25.5. Официальные результаты соревнований должны публиковаться на Официальном табло информации не позднее, чем через 12 часов после финиша первого участника.

СТАТЬЯ XXVI. ШТРАФЫ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ

Все денежные штрафы должны быть уплачены Заявителем до старта следующего этапа. В противном случае экипаж к старту этапа не допускается. В случае если нарушение имело место на последнем этапе - штрафы должны быть уплачены до истечения 30 минут с момента публикации предварительных результатов.

Пенализация, предусмотренная данными Правилами, не может быть заменена Частным Регламентом или решением КСК на денежный штраф.

Любое нарушение, не указанное в таблице (Приложение 1), будет рассматриваться КСК для принятия решения о наказании.

СТАТЬЯ XXVII. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ

Определяющим текстом данных Правил является текст на русском языке, публикуемый на официальном сайте РАФ и/или в Ежегоднике автомобильного спорта РАФ.

Настоящие Правила вступают в силу с момента опубликования.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИИ.




















Нарушение	Пункт Правил	Санкции РАФ	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежный штраф % от Заявочного взноса	Решение КСК
Превышение нормы времени на liaison свыше 30 минут	П. 1.13.			X	ФП		
Превышение норматива на СУ	П. 1.14			X	ФП		
Отсутствие на брифинге	П. 1.22.					10%	
Отсутствие одного из членов экипажа или появление на борту автомобиля третьих лиц	П. 4.2.			X			
Несоответствие автомобиля заявленной зачетной группе	П. 6.11.		X				X
Отсутствие или неправильное расположение стартового номера или эмблем 1 элемент 2 элемента	П. 7.4.					10% 20%	
Размещение эмблем других соревнований	П. 7.5					100%	
Отсутствие на передних крыльях автомобиля имен и фамилий членов экипажа и их национальных флагов	П. 7.6.					10%	
Нарушение идентификации	П. 7.7.					10%	
Отсутствие/неправильное размещение Обязательной или Необязательной рекламы 1 нарушение 2 нарушение	П. 8.4.					10% 100%	
Непрохождение АП и/или ТИ	П 10.1.		X				X
Несоответствие требованиям РАФ или ФИА по безопасности	П 10.5.		X				
Отсутствие идентифицирующих маркировок	П. 10.7.			X			X
Ложные маркировки	П. 10.9.	X		X			X
Опоздание на АП и/или ТИ	П 10.11.					20%	
Опоздание на Старт этапа За каждую минуту опоздания свыше 30 мин. опоздания	П. 11.8. П. 19.7.		X		1 мин.		
Запрещенная разведка местности	П 12.3.		X	X		до300%	X

Нарушение	Пункт Правил	Санкции РАФ	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежный штраф % от Заявочного взноса	Решение КСК
Отклонение от маршрута, указанного в дорожной книге	П. 12.2.			X	X		X
	П. 12.6.			X	X		X
Ознакомление с трассой после начала АП	П. 12.7.		X				X
Несоблюдение ПДД	П. 13.2.					10%	
1-е нарушение							
2-е нарушение					1 час		
3-е нарушение				X			
Нарушение запрещения: - транспортировать (перевозить) автомобили - блокировка проезда автомобилей	П. 13.3.			X X			X
Превышение лимита скорости (за каждый км/ч превышения)	П. 14.9.						
от 1 до 5 км/ч					10 сек. за 1 импульс		
от 6 до 15 км/час					1 мин. за 1 импульс		
от 16 до 40 км/час					2 мин. за 1 импульс		
более 40 км/час:							
первый импульсный сигнал					5 мин.		
второй импульсный сигнал					10 мин.		
третий импульсный сигнал					15 мин.		
каждый последующий							X
Посторонняя помощь на СУ	П. 16.2.			X			X
Проезд с помощью буксировки через и/или в пределах Контрольной зоны судейских пунктов (КВ, КП, Старт, Финиш)	П. 16.3.1				30 мин. за каждый		
Движение с помощью буксировки или толкания в ЗП (зоне Регруппинга)	П. 16.3.4				1 мин		
Нарушения, касающиеся сервиса	П. 16.4.2.			X	X	X	X
Ремонтные работы (на Бивуаке) в закрытых, не просматриваемых местах	П. 16.4.6.						
1-е нарушение						50%	
2-е нарушение							
3-е нарушение				X	1 ч.		X

Нарушение	Пункт Правил	Санкции РАФ	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежный штраф % от Заявочного взноса	Решение КСК
Нарушения в заправочной зоне: первое последующие	П. 16.7.			X	1 час минимум		
Отсутствие знаков «OK» и «SOS»	П. 16.8.		X				X
Действия в аварийной ситуации	П. 16.8.	X		X	X	X	X
Действия при остановке автомобиля на СУ	П. 16.8.					10% минимум	
Неразрешенные исправления в Контрольной Карте	П. 17.2.			X			X
Потеря Контрольной Карты	П. 17.4.				10 мин.		X
Отсутствие печати или не представление Контрольной Карты	П. 17.4.			X	ФП ЧР		X
Не сдача Контрольной Карты	П. 17.5.			X			X
Нарушение правил проезда контрольной зоны 1-е нарушение 2-е и последующие нарушения	П. 18.3.				10 мин X		X
Опоздание на КВ свыше 30 мин.	П. 18.5.			X	ФП		
Несоблюдение требований судей	П. 18.6.			X			X
Остановка между желтым и красным знаком КВ	П. 19.3.				X		X
Опоздание на КВ (за каждую минуту или часть минуты)	П. 19.5.				1 мин.		
Опережение на КВ (за каждую минуту или часть минуты)	П. 19.5				1 мин		
Замена спущенного колеса свыше 10 минут в зоне КВ-Старт	П.19.10.2				1 мин. за мин.		
Не пристегнуты ремни безопасности и/или шлемы на СУ	П. 21.1.			X	X		X
Вождение автомобиля в направлении, противоположном направлению СУ	П. 21.2.			X	X		X
Задержка на старте СУ более 20 секунд после стартового сигнала	П. 21.4.				2 мин.		
Задержка старта	П. 21.5				1 мин минимум		

Нарушение	Пункт Правил	Санкции РАФ	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежный штраф % от Заявочного взноса	Решение КСК
Фальстарт 1-е нарушение повторные нарушения	П. 21.6.				1 мин минимум		X
Остановка между желтым знаком финиша и знаком "стоп" на СУ	П. 21.8.				15 мин		
Не остановка и неполучение отметок у знака «СТОП» Получение отметки после того, как автомобиль выкатился за пределы зоны судейского пункта	П. 21.10				1 час 1 мин		
Экипаж отказывается стартовать на СУ с указанной позиции и в указанное время	П. 21.13.			X	ФП		X
Контактная борьба	П. 21.17.			X			X
Нарушения правил ЗП	П. 23.3.			X	1 час минимум		X
Ремонт в ЗП с опозданием свыше 30 мин.	П. 23.4			X	ФП		X

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. СТАНДАРТНЫЕ ЗНАКИ
(Диаметр знаков: 70 см)

Направление движения	Вид контроля	КОНТРОЛЬНАЯ ЗОНА			Направление движения	
		Начало зоны контроля (знак на желтом фоне)	Обязательная остановка (знак на красном фоне)	Конец зоны контроля (знак на бежевом фоне)		
→	Контроль прохождения (КП)		100 м  Отметка Контрольной Карты	100 м 	→	
→	Контроль Прохождения без отметки (КП без отметки)		100 – 300 м Проезд через створ без остановки		→	
→	Контроль Времени (чистое КВ)		100 м  Отметка Контрольной Карты	100 м 	→	
→	Контроль Времени (КВ) совмещенный со стартом СУ		25-50 м  Отметка Контрольной Карты	50-200 м  Отметка времени старта в Контрольной Карте	25-50 м 	→
→	Контроль Времени совмещенный с финишем СУ		100 м  Финиш СУ (линия хронометража) БЕЗ ОСТАНОВКИ!	150-300 м  25-50 м  СТОП Отметка времени финиша в Контрольной Карте		→
→	Зона Заправки				→	

ПРИЛОЖЕНИЕ 3. СТАНДАРТНАЯ ЗАЯВОЧНАЯ ФОРМА.

Российская автомобильная федерация

ОРГАНИЗОВАНО В СООТВЕТСТВИИ
СО СПОРТИВНЫМ КОДЕКСОМ РАФ

« _____ »

« _____ » _____ 20__ года

ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ

Заявитель		
Город		Лицензия Заявителя РАФ № _____

	ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ЗАЯВИТЕЛЯ	1-й ПИЛОТ	2-й ПИЛОТ
ИМЯ			
ФАМИЛИЯ			
ДАТА РОЖДЕНИЯ			
ГОРОД			
ОБЛАСТЬ, РАЙОН			
СТРАНА			
КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН			
E-MAIL			
СПОРТИВНОЕ ЗВАНИЕ, РАЗРЯД			
№ ЛИЦЕНЗИИ ПИЛОТА			
ASN (НАФ) ВЫДАВШАЯ ЛИЦЕНЗИЮ			
КАТЕГОРИЯ И № ВОДИТ. УДОСТ-Я			
ПАСПОРТ (№, ДАТА ВЫДАЧИ)			
КОНТАКТНОЕ ЛИЦО (ФИО)			
НОМЕР ТЕЛЕФОНА КОНТАКТНОГО ЛИЦА			

АВТОМОБИЛЬ

Владелец	Регистрационный номер		
МАРКА, МОДЕЛЬ		№ РЕСТРИКТОРА	
ЦВЕТ		№ ТЕХ. ПАСПОРТА РАФ	
ГОД ВЫПУСКА		ОБЪЕМ ДВИГАТЕЛЯ	
№ ОМОЛОГАЦИИ		№ ШАССИ	
КАТЕГОРИЯ			

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ О СОГЛАСИИ Своей подписью я подтверждаю, что вся информация, содержащаяся в Заявочной форме верна, и заявленный автомобиль соответствует требованиям безопасности для ралли-рейдов. Я принимаю все условия оплаты и условия моего участия в этом соревновании. Подписав эту заявку, заявитель и пилоты признают и обязуются выполнять все требования СК РАФ и регламентирующей документации РАФ, принимают на себя все риски и всю ответственность за возможные последствия своего участия в соревновании, признают за организатором права на использование всех фото-, видео- материалов соревнования для пропаганды автомобильного спорта, а также дают согласие на обработку персональных данных в соответствии с Федеральным законом от 27.07.2006 №152-ФЗ «О персональных данных».

Прочитано и одобрено:	ПЕЧАТЬ ASN	ПОДПИСЬ ЗАЯВИТЕЛЯ	ПОДПИСЬ 1-ГО ПИЛОТА	ПОДПИСЬ 2-ГО ПИЛОТА
-----------------------	-------------------	----------------------	------------------------	------------------------

ДАТА:

Для обладателей лицензий ASN, отличных от РАФ, заявка должна иметь печать ASN или сопровождаться разрешением от ASN