



**ОБЪЕДИНЕНИЕ ПО ВНЕДОРОЖНОМУ
АВТОСПОРТУ И АВТОТУРИЗМУ
ДОСААФ РОССИИ**

**ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ
ПО ТРОФИ-РЕЙДАМ
ДОСААФ РОССИИ**

СТАТЬЯ 1. ТЕРМИНОЛОГИЯ

Трофи-рейд – автомобильное соревнование, проходящее по дорогам общего пользования и тяжелому бездорожью и включающее в себя один или несколько Специальных Участков (СУ), организуемых преимущественно на бездорожье. Продолжительность соревнования не превышает 150 часов, протяженность дистанции не превышает 500 км, а общая протяженность СУ не превышает 150 км.

Трофи-марафон – трофи-рейд, продолжительность которого превышает 150 часов, протяженность дистанции превышает 500 км, а общая протяженность СУ превышает 150 км.

Брифинг – инструктаж участников и экипажей об особенностях зачета, особых условиях соблюдения общей или экологической безопасности и других особенностях данного соревнования. Проводится Руководителем гонки или уполномоченным им лицом. Обязательно присутствие в Брифинге не менее одного члена каждого экипажа. Отсутствие на брифинге пенализируется денежным штрафом 10% от базового стартового взноса. Факт явки на брифинг должен фиксироваться.

Бюллетень - официальное письменное сообщение, которое является неотъемлемой частью Дополнительного(Частного) регламента и предназначено для публикации изменений, пояснений и дополнений к последнему.

о Бюллетени должны быть пронумерованы и датированы.

Бюллетени выпускаются и подписываются:

о Организатором – до начала Административных проверок;

о КСК – в течение всего соревнования.

Бюллетени хранятся в Секретариате соревнования, публикуются на официальном табло и немедленно сообщаются участникам соревнования, которые должны подтвердить факт получения/ознакомления с бюллетенем подписью одного из членов экипажа. Все бюллетени должны издаваться в письменной форме и находиться на Официальном табло информации и (при необходимости) на видном месте на Судейских постах.

Время проведения трофи-рейда. Любой трофи-рейд начинается с Административных проверок и Технической Инспекции (включая проверки запасных узлов и агрегатов автомобиля, если Организатор сочтет это нужным), и заканчивается самым поздним из следующих моментов:

о истечение времени подачи Протестов или окончание их слушания;

о окончание Технической Инспекции после соревнования;

о окончательное утверждение результатов.

Дополнительный Специальный Участок (ДСУ) - короткий зрелищный СУ, проводящийся для привлечения зрителей. Правила для всех ДСУ, входящих в программу соревнования, определяются Дополнительным (Частным)Регламентом соревнования.

Дорожная секция - часть маршрута с Нормой Времени между двумя последовательными пунктами Контроля Времени. Скорость на Дорожной секции не является основным фактором, определяющим классификацию.

Закрытый Парк - зона, в которой любой ремонт, заправка и внешняя помощь запрещены, за исключением случаев, специально предусмотренных данными Правилами и Дополнительным (Частным) Регламентом.

Зона размещения - зона, предусмотренная Организатором для размещения участников соревнования, режим работы которой оговаривается в Дополнительном (Частном) Регламенте.

Контрольная Карта - форма, выдаваемая Организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов во время соревнования.

Лагерь соревнования - зона, предусмотренная Организатором, для отдыха экипажей.

В лагере разрешается производить любые ремонтные работы силами экипажа и других экипажей, участвующих в соревновании. Сервис в лагере определяется Частным Регламентом соревнования.

Норматив - установленное Организатором и указанное в маршрутных документах максимальное время на преодоление экипажами отдельного Специального Участка или секции.

Нейтрализация - время, на которое Организатор может остановить участвующие в трофи-рейде экипажи. Данное время не входит в результат.

Норма времени – время (в часах и минутах) отведенное Организатором на прохождение каждой Дорожной секции, точное соблюдение которого является обязательным для всех экипажей.

Официальная трасса соревнования – трасса, описанная в Дорожной книге.

Представитель Заявителя - указанное в заявке физическое лицо с правом представления интересов Заявителя вовремя проведения соревнования.

Регруппинг - перерыв, запланированный Организатором для перегруппировки участвующих в соревновании экипажей и обозначенный в расписании. Время такого перерыва для различных экипажей может быть разным.

Ремонтные работы (ремонт) - исправление повреждений, замена элементов, деталей и агрегатов, а так же любые регулировочные, смазочные, диагностические, заправочные работы и техническое обслуживание, проводимые силами экипажа с использованием материалов и инструментов, находящихся на борту не финишировавших на данном СУ/ДС автомобилей. Возможно привлечение к ремонту членов других, не финишировавших на данном СУ/ДС экипажей.

Секция - часть соревнования (которая может включать один или несколько СУ и/или Дорожные секции).

Сервис - любая помощь в ремонтных работах, оказанная любыми лицами, кроме членов не финишировавших на данном СУ/ДС экипажей, включая использование или получение экипажем любых материалов (твердых или жидких), запасных частей, инструментов или оборудования, не транспортируемых на борту соревнующихся автомобилей. А также любая посторонняя помощь (использование физической силы, буксировка, использование чужой лебедки и т.д.). Не является сервисом получение/передача информации, воды, пищи, медикаментов.

Специальный Участок (СУ) – часть соревнования по преодолению различных видов бездорожья, с элементами ориентирования или без них.

o **Линейный СУ** – это часть соревнования, на котором Экипажи обязаны строго соблюдать заданный маршрут и коридор (обязательный порядок прохождения судейских пунктов КП, и/или контрольных пунктов, соблюдение маршрута и коридора). Элементы ориентирования на таких СУ должны быть минимизированы.

o **Навигационный СУ** - это часть соревнования, на котором экипажи самостоятельно определяют маршрут движения в пределах границ Официальной трассы, где могут располагаться судейские пункты КП и контрольные пункты. Количественно-временной навигационный СУ – это навигационный СУ, на котором пенализация за отсутствие отметок КП одинаковая для всех КП и равна (или более) норматива на этом СУ.

Заявитель - физическое или юридическое лицо.

Финиш – временем финиша является момент пересечения линии финиша любой неотъемлемой частью автомобиля.

Экипаж - экипаж автомобиля в трофи-рейде состоит из двух человек, регистрируемых как Первый и Второй Водитель.

Экипаж на борту – термин, означающий, что оба члена экипажа находятся внутри автомобиля на предназначенных для экипажа местах, выполнив действующие на данном соревновании или СУ требования по безопасности.

СТАТЬЯ 2. НЕОБХОДИМЫЕ СОГЛАСОВАНИЯ.

Для проведения соревнования по трофи-рейдам в большинстве случаев необходимы следующие согласования:

- своевременное информирование «ОВАА» ДОСААФ России и РО ДОСААФ России о проводимом соревновании с предоставлением Положения о проведении и Регламента;
- согласования со всеми собственниками земель, по которым проходит официальная трасса соревнования;
- в случае, когда официальная трасса соревнования проходит в лесном массиве – согласование с территориальным отделом государственного лесничества;
- уведомление администрации с приложением согласований с собственниками земель и лесхоза о проведении мероприятия;
- уведомление о проведении мероприятия: в УВД, ГИБДД, МЧС.

СТАТЬЯ 3. СЛУЖБЫ ЭКСТРЕННОЙ ПОМОЩИ.

Во время проведения соревнования рекомендуется обеспечить дежурство служб экстренной помощи: скорая медицинская помощь (обязательно), наряд полиции, машина МЧС. Места дежурства служб экстренной помощи заранее наносятся на план мероприятия с учетом следующих приоритетов:

Полиция – в месте наибольшего скопления зрителей;

Скорая медицинская помощь – в месте, позволяющем быстро добраться до зрительской зоны, и опасных участков трассы, а так же с возможностью быстрого и беспрепятственного выезда с территории соревнования;

МЧС - в месте, позволяющем быстро добраться до зрительской зоны, и опасных участков трассы.

СТАТЬЯ 4. ТРЕБОВАНИЯ К РЕГЛАМЕНТУ СОРЕВНОВАНИЯ.

Сроки предоставления Регламента соревнований в «ОВАА» ДОСААФ России и РО «ДОСААФ России – не позднее, чем за 4 недели до даты окончания приема заявок.

Регламент соревнования разрабатывается Организатором и должен содержать следующую информацию:

полное название статус соревнования и даты проведения

наименование и реквизиты Организатора адрес и контактные телефоны Секретариата

список членов Оргкомитета с указанием их должностей

список Официальных лиц

о руководитель гонки,

о главный секретарь,

о судейская коллегия;

о заместитель руководителя гонки по безопасности / маршруту,

о старший технический контролер,

о начальник лагеря

- фотографии Руководителя гонки/начальника лагеря;
- Программа Соревнования
- официальное время соревнования
- количество и типы СУ, ДСУ, ДС, секций
- режим работы судейских пунктов
- необходимость наличия прибора GPS или иного навигационного оборудования;
- протяженность СУ, ДСУ, ДС и общая протяженность трассы соревнования
- характер грунтов на СУ;
- время и место публикации результатов(предварительных и официальных);
- особенности размещения и обозначения судейских пунктов коридора створов и т.п.;
- виды и условия зачета(личный, командный, дополнительные и т.д.);
- зачетные группы;
- условия и сроки подачи заявок
- стартовые взносы и реквизиты для их перечисления
- ограничение числа допускаемых автомобилей(если есть);
- допускаемые транспортные средства;
- порядок старта межстартовый интервал
- расположение Зон Сервиса если таковые предусмотрены;
- дополнительные штрафные санкции и пенализация
- категории и группы, подлежащие награждению;
- другие дополнения
- Любые изменения или дополнения Регламента должны быть опубликованы в Бюллетене.

СТАТЬЯ 5. АВТОМОБИЛИ. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА.

5.1. Транспортные средства, принимающие участие в соревнованиях по трофи-рейдам, подразделяются на Группы в соответствии с ТТ:

5.1.1. Категория автомобилей «Спортивная культурная навигация»:

«ТРП» – серийные автомобили, имеющие всю необходимую разрешительную документацию для движения по дорогам общего пользования. Официальные трассы соревнования для этой категории проходят только по дорогам с твердым покрытием.

«ТУРИЗМ» - серийные автомобили, имеющие всю необходимую разрешительную документацию для движения по дорогам общего пользования. Официальные трассы соревнования для этой категории проходят по дорогам с твердым покрытием и дорогам с элементами бездорожья. Однако трассы должны строиться так, чтобы наличие лебедки и колес большого диаметра не давали преимуществ.

5.1.2. Категория автомобилей «Спорт»:

«ТР-0»- Серийные автомобили не оборудованные лебедкой.

«ТР-1» – Серийные автомобили оборудованные лебедкой.

«ТР-2» - Серийные автомобили, специально подготовленные для участия в соревнованиях по трофи-рейдам.

«ТР-3» - Серийные автомобили, подготовка которых не соответствует требованиям для группы ТР 2 и прототипы свободной конструкции.

5.1.3. Категория «ATV-UTV»- полноприводные квадроциклы и полноприводные UTV.

5.2. Все случаи несоответствия заявленного автомобиля указанной в Заявке Группе рассматриваются до начала соревнования Технической комиссией, которая имеет право перевести данный автомобиль в другую Зачетную группу, указанную в Регламенте или не допустить к соревнованию.

СТАТЬЯ 6. ЗАЯВИТЕЛИ. ЭКИПАЖИ.

6.1. К участию в соревнованиях по трофи-рейдам допускаются юридические или физические лица, заявляющие первого и второго водителя, объединяемых для участия в соревновании в экипаж. На соревнованиях экипаж может состоять из 3-х и более человек, при условии наличия в автомобиле оборудованных ремнями безопасности посадочных мест, если иное не оговорено в Регламенте. На Финал Кубка ДОСААФ России по трофи-рейдам допускаются только два члена экипажа.

6.2. Заявитель несет солидарную ответственность за действия, как членов экипажа, так и всех лиц, обеспечивающих их участие в соревнованиях.

6.3. Все члены экипажа, имеющие водительское удостоверение, имеют право управлять автомобилем в ходе соревнования.

6.4. 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, других форсмажорных случаев, подтвержденных официальными документами), то экипаж может быть подвергнут пенализации.

6.5. Любой обман, некорректное или неспортивное поведение, совершенное Заявителем или членом экипажа будет рассматриваться Судейской Коллегией. Наказанием за вышеперечисленные действия может стать любое наказание в соответствии с таблицей пенализации, вплоть до исключения из соревнования.

СТАТЬЯ 7. ЗАЯВКИ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ.

7.1. Любое лицо желающее принять участие в соревнованиях должно отослать в Секретариат соревнования заполненную должным образом Заявку на участие, сопровождаемую заявочным взносом.

7.2. 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 трофи-рейде.

7.3. Заявка является договором между Заявителем и Организатором. Заявка обязывает Заявителя принять участие в соревновании, а Организатора – выполнить по отношению к Заявителю все положения Регламента соревнования.

7.4. Фактом подписания заявочной формы Заявитель и все члены экипажа обязуются соблюдать положения настоящих Правил, Требований Безопасности ТТ, Регламента соревнования.

7.5. Организатор не несет ответственности за ущерб и повреждения, причиненные участникам соревнования и их имуществу. 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 ДОСААФ России, Организатору, официальным лицам и другим участникам соревнования.

- 7.6. Предварительная заявка может быть передана Заявителем Организатору по факсу или электронной почте, или заполнив и отослав форму электронной регистрации. Организатор обязан опубликовать в Регламенте соревнования способ подачи предварительной заявки. Если заявочная форма была передана по факсу, электронной почте или в форме электронной регистрации, 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 или форме электронной регистрации. Факт приема заявки отображается в публикуемом Организатором списке принятых заявок на официальном сайте соревнования.
- 7.7. Предварительная заявка должна содержать следующие сведения:
- фамилия, имя, адрес для сообщений, контактный телефон для каждого члена экипажа и Заявителя;
 - информацию о спортивном автомобиле (марка, модель, группа подготовки);
- 7.8. Окончательная Заявка (оригинал, стандартная форма) должна поступить к Организатору не позднее Административной проверки.
- 7.9. Заявка на участие в соревновании должна сопровождаться оплатой минимум 50% заявочного взноса, если иное не оговорено Организатором. Заявки, не сопровождаемые заявочным взносом, считаются принятыми условно и могут быть отклонены Организатором в любое время до начала соревнования.
- 7.10. Разрешается заменять 2-го Водителя только до завершения Административных проверок. Замена двух членов экипажа, а так же замена 1-го Водителя может производиться в те же сроки только с разрешения Организатора. Такое разрешение оформляется в письменном виде и становится неотъемлемой частью Заявки.
- 7.11. До прохождения Административных проверок Заявитель имеет право заменить автомобиль другим, той же зачетной группы. Замена на автомобиль другой зачетной группы возможна только с разрешения Руководителя гонки.
- 7.12. Предварительный список заявленных экипажей должен быть опубликован не позднее, чем за 5 дней до начала соревнования.
- 7.13. Размер базового заявочного взноса устанавливается Организатором соревнования.
- 7.14. Заявочные взносы возвращаются полностью: - кандидатам, у которых не была принята заявка на участие в соревнованиях; - в случае если соревнование не состоялось или перенесено более чем на 24 часа.
- 7.15. Участник, который не смог участвовать в соревновании по причине официально подтвержденного форс-мажора, имеет право на возврат 50% уплаченного им заявочного взноса за каждый не участвующий экипаж.
- 7.16. Возврат заявочных взносов производится в течение 1-го месяца со дня окончания соревнования.
- 7.17. Организатор имеет право предусмотреть в Регламенте дополнительные взносы (обязательные и необязательные) за автомобили сервиса, транспортировку, питание, бронирование гостиницы, возвратные экологические взносы и т. д. Информация об обязательных дополнительных взносах должна быть доведена до сведения предполагаемых участников до начала приема заявок. Введение обязательных дополнительных взносов, не опубликованных до начала приема заявок не допускается. Заявитель вправе отказаться от внесения необязательных дополнительных взносов.

СТАТЬЯ 8. ИДЕНТИФИКАЦИЯ. РЕКЛАМА.

8.1. Организатор предоставляет каждому экипажу для автомобиля эмблему соревнования и стартовые номера.

8.2. Эмблемы соревнования должны включать в себя статус соревнования, официальное название соревнования, символику ДОСААФ.

8.3 Если во время соревнований обнаружится отсутствие эмблем соревнования / стартового номера, то: при первом нарушении будет взиматься штраф в размере 10% от базового заявочного взноса, второй – 50%, третий – исключение из соревнования. Каждое из нарушений должно быть устранено до старта следующей секции/СУ.

8.4 Рекомендуется. Фамилии и имена (псевдонимы) Первого и Второго водителей и их национальные флаги должны располагаться с обеих сторон автомобиля на передних крыльях и/или задних боковых стеклах (поверхностях) автомобиля.

8.5. Организатор имеет право ввести индивидуальные дополнительные идентификационные знаки (браслеты, бэйджи и т.д.) для членов экипажа. За нарушение идентификации, может быть наложен штраф в размере до 10% от базового заявочного взноса.

8.6. Условия отказа Заявителя от размещения Необязательной рекламы определяются Регламентом.

8.7. Экипажи несут ответственность за надлежащее размещение рекламы во время соревнования. За отсутствие рекламы и/или за неправильное ее размещение, будет взиматься штраф в размере 10% от базового заявочного взноса (1-е нарушение), и штраф в размере 100% от базового заявочного взноса (за повторное нарушение). Если реклама была утеряна или повреждена, но Организатор не предоставил экипажу дополнительные материалы для ее восстановления, то повторно экипаж не штрафуются.

СТАТЬЯ 9. СТРАХОВАНИЕ.

9.1. Организатору рекомендуется производить за счет заявочных взносов страхование гражданской ответственности участников соревнования перед третьими лицами на время проведения соревнования. Это страхование должно действовать как на дорожных секторах, так и на специальных участках, однако ответственность за ущерб, причиненный участниками третьим лицам в любое время до старта и после финиша соревнования, страхуется участниками самостоятельно

9.2. Если Регламент соревнования не предусматривает наличия действующей в период проведения соревнования медицинской страховки у всех участников, то Организатору рекомендуется обеспечить подобную страховку (медицинскую, списком на обеспечение оказания медицинской помощи и медицинскую эвакуацию) своими силами.

9.3. Рекомендуется наличие у водителей полисов страхования от несчастных случаев (включая спортивные риски), действующих на период соревнования. Объем и виды личного страхования водителей определяется ими самостоятельно.

СТАТЬЯ 10. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ.

10.1. Все экипажи, принимающие участие в соревновании по трофи-рейдам, должны быть представлены на Технической Инспекции (ТИ) и на Административных проверках (АП) как минимум одним членом экипажа, либо Заявителем, либо Представителем Заявителя.

10.2. Все экипажи обязаны пройти АП и ТИ в рамках расписания соревнования. В случае прохождения АП и ТИ вне расписания, но в рамках их работы экипаж будет оштрафован на 20% базового взноса, если иное не предусмотрено Дополнительным Регламентом. Однако в любом

случае штраф не может превышать 50% базового взноса. Любой экипаж, не прошедший АП и/или ТИ к старту соревнования не допускается. В случае непрохождения экипажем АП и ТИ в рамках их работы Организатор вправе назначить дополнительное время прохождения АП и ТИ для экипажей, подтвердивших форсмажорные обстоятельства

10.3. На АП Заявитель обязан предоставить следующие документы:

- водительские удостоверения соответствующих категорий (для каждого члена экипажа, который будет управлять автомобилем);
- свидетельство о регистрации автомобиля или техпаспорт РАФ;
- для автомобильных категорий «ТРП» и «Туризм»: полис ОСАГО.
- другие документы, оговоренные в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования.

10.4. Только экипажи, прошедшие АП, допускаются на ТИ. Заявитель несет ответственность за соответствие его автомобиля техническим требованиям. Факт явки на предстартовую ТИ расценивается как заявление Заявителя о соответствии его автомобиля техническим требованиям и требованиям безопасности. На ТИ автомобиль представляется чистым, оснащенный наклейками и стартовыми номерами. На ней проводится идентификация марки и модели автомобиля, проверка автомобиля на соответствие требованиям.

10.5. Если на ТИ проводятся идентифицирующие маркировки, то экипаж несет ответственность за их сохранность до конца соревнования. Маркировки должны быть выполнены таким образом, чтобы в разумной мере исключить как возможность их подделок так и возможность их случайной утраты (уничтожения). При отсутствии данных маркировок, экипаж будет исключен из соревнования.

10.6. Если обнаружится, что экипаж совершил обман, в частности предоставил ложную маркировку, то этот экипаж будет исключен из соревнования.

10.7. Полная проверка технического соответствия автомобилей, занявших первые места в общей квалификации или занявших первые места в зачетной группе, а также любых других экипажей может назначаться: - решением Коллегии Судей по предложению Руководителя гонки на основании поданного Протеста.

СТАТЬЯ 11. ДОРОЖНАЯ КНИГА.

11.1. Дорожная книга – это документ, который определяет маршрут движения экипажей и особенности прохождения трассы соревнования. Порядок выдачи Дорожной книги оговаривается Регламентом.

11.2. Дорожная книга может быть в виде легенды прохождения маршрута и/или перечня обязательных для прохождения точек, определять порядок прохождения точек, определять допустимое отклонение от заданного маршрута, контрольные пункты. Дорожная книга может иметь приложения в виде картографических или иных материалов. При наличии в Дорожной книге ссылок на географические пункты или названия Организатору рекомендуется обеспечить все экипажи одинаковыми картографическими материалами.

11.3. В Регламенте может предусматриваться пенализация за отклонения от предписанного Дорожной книгой маршрута.

11.4. Организатор соревнования должен гарантировать участникам соревнования или лицам, планирующим участвовать в соревновании равные условия получения информации о маршруте.

11.5. Для обеспечения участников соревнования своевременной информацией, Организатор обязан осуществить проверку Дорожной книги перед соревнованием.

11.6. Дорожная книга должна описывать границы Навигационного СУ (если применяется). Район внутри описанных границ является официальной трассой Навигационного СУ.

11.7. В местах, где невозможно точно описать местность, Организатор должен указывать точки GPS. Все GPS - координаты должны выдаваться экипажам в формате WGS-84 в виде – градусы, минуты, доли минут (ДД ММ, мм). Организатор обязан предоставить письменные данные для загрузки приборов GPS. В Регламенте Организатор заблаговременно должен объявить о необходимости наличия прибора GPS и возможности их электронной загрузки.

11.8. Расположение контрольных и судейских пунктов должно быть точно указано в Дорожной Книге с использованием ссылок на материалы гонки (географические (широта и долгота) координаты, указание места на карте).

11.9. В Регламенте могут быть оговорены ограничения и/или условия ознакомления с трассой.

СТАТЬЯ 12. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ.

12.1. Во время проведения соревнования запрещается перевозить любым способом заявленные в соревновании автомобили, кроме случаев, оговоренных в Регламенте. Перевозкой автомобиля считается любая транспортировка автомобиля на расстояние более 100 м, при которой менее 3 его колес контактируют с покрытием, по которому осуществляется движение. Нарушение пенализируется вплоть до исключения из соревнования.

12.2. Запрещено использование не предусмотренного ПДД осветительного оборудования при движении по дорогам общего пользования.

СТАТЬЯ 13. ПОМОЩЬ.

13.1. Ремонт автомобилей разрешен в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещенных данными Правилами и/или Регламентом. Условия заправки топливом оговариваются Регламентом.

13.2. В соревнованиях буксировка на СУ одного автомобиля другим разрешается только тем участникам соревнования, которые стартовали на данном СУ и еще не финишировали. За проезд через любой судейский пункт на буксире налагается пенализация 1 час, если иное не предусмотрено Регламентом.

13.3. Передача денег, медикаментов, одежды, пищи и напитков от/для экипажа разрешена в течение всего соревнования.

СТАТЬЯ 14. СЕРВИС.

14.1. Сервис на СУ может быть разрешен в специально отведенной зоне сервиса.

14.2. Любое отмеченное нарушение, касающееся сервиса, ведет к пенализации вплоть до исключения из соревнования.

14.3. Запрещается расположение (размещение, установка) любых материалов, запасных частей, инструментов или оборудования на СУ.

14.4. Рекомендуется. Автомобили сервиса должны быть ясно идентифицированы при помощи соответствующих эмблем, выдаваемых Организатором, и закрепленных в определенных Регламентом местах. Количество автомобилей сервиса может ограничиваться Регламентом.

14.5. Рекомендуется. Остальные машины команд идентифицируются при помощи эмблем “Сопровождение”, выдаваемых Организатором.

14.6. В Регламенте соревнования Организатор должен указать расположение всех Зон Сервиса.

14.7. Во всех Зонах Сервиса скорость ограничена 30 км/ч. При наличии дополнительных взносов за автомобили сервиса/сопровождения Организатор обязан обеспечить проезд и зарезервировать

место для Заявителей с помощью разметки, пропускного режима и т.д. Организаторам рекомендуется предусматривать отдельный проезд для соревнующихся автомобилей и отдельный – для служб и зрителей.

14.8. «Зеленый ОК» и «SOS». Экипажу рекомендуется иметь в машине символы «ОК» зеленого цвета и «SOS» красного цвета, выполненные на плотной ламинированной бумаге форматом А4 или на другом прочном материале.

14.8.1. В случае аварии на трассе СУ при отсутствии пострадавших и отсутствии необходимости оказания помощи, любой член экипажа должен закрепить знак "ОК" на хорошо просматриваемой части автомобиля по возможности так, чтобы его могли хорошо видеть другие проезжающие экипажи.

14.8.2. В случае аварии на трассе СУ с пострадавшими, нуждающимися в медицинской помощи, должен быть показан знак "SOS" всем следующим экипажам. После оказания помощи обязательно устанавливается зеленый знак "ОК".

14.8.3. Экипаж, следующий за потерпевшим аварию автомобилем, обязан:

14.8.3.1. В случае если ему был показан SOS – остановиться, принять меры по оказанию помощи. Принять меры для передачи информации об аварии официальным лицам соревнования. По необходимости дождаться прибытия медицинской помощи.

14.8.3.2. В случае отсутствия какого-либо из этих знаков экипаж обязан остановиться и убедиться в том, что потерпевший аварию экипаж не нуждается в помощи.

14.8.4. За невыполнение требований п. 14.5 экипаж может быть подвергнут пенализации.

14.9. В случае проведения соревнований на территории, где не действует сотовая связь, Организатору рекомендуется организовать радиосвязь и расположить ее на Маршруте соревнований так, чтобы в экстренных случаях участники соревнования или судьи на судейских пунктах могли связаться с Организатором соревнования непосредственно, либо передать им экстренное сообщение. В аномальных геомагнитных зонах, где затруднена радиосвязь, Организатору рекомендуется предложить другие варианты осуществления передачи и получения информации экипаж-Организатор в экстренных случаях.

СТАТЬЯ 15. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА (КАРНЕТ).

15.1. На старте соревнования экипажам могут выдаваться Контрольные Карты, в которых могут быть указаны Нормы времени и нормативы для каждого участка/секции. КК может быть заменена новой на старте следующего СУ/секции. Каждый экипаж несет ответственность за сохранность Контрольной Карты.

15.2. Контрольная Карта должна иметь отметки всех судейских и/или контрольных пунктов. За отсутствие отметок или не предъявление Контрольной Карты на любом судейском пункте (за исключением случаев оговоренных данными Правилами), экипаж решением Судейской Коллегии будет подвергнут пенализации, вплоть до исключения.

15.3. Любые исправления или изменение данных в Контрольной Карте пенализируются, за исключением случаев, когда это исправление внесено судьей на судейском пункте и заверено его подписью.

15.4. Только экипаж является ответственным за подачу Контрольной Карты на судейских пунктах и правильность вносимых данных. Только судьям на судейских пунктах разрешается вносить данные в Контрольные Карты.

15.5. Экипаж, прибывший в лагерь соревнования и не получивший отметку на финише СУ/ДС, обязан сдать Контрольную Карту в секретариат соревнования. Экипаж, не выполнивший данное требование, пенализируется.

15.6. Экипаж, выбывший из соревнования, обязан в кратчайшие сроки сдать Контрольную Карту официальным лицам с собственноручной записью о причинах схода. Нарушения данного требования могут по просьбе Организаторов рассматриваться Комитетом внедорожных соревнований.

СТАТЬЯ 16. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УЧАСТКИ (СУ).

16.1. Специальный Участок начинается на судейском пункте Старта и заканчивается пунктом хронометража на финише.

16.2. Соблюдение маршрута на СУ является обязательным, нарушение penalизируется вплоть до исключения из зачета на СУ, на котором такое отклонение было допущено.

16.3. Экипаж, превысивший норматив на СУ, может быть исключен из зачета на этом СУ, либо penalизирован, в соответствии с Регламентом. Организатор не гарантирует работу судейских пунктов для экипажей, превысивших норматив.

16.4. Во время нахождения автомобиля на трассе СУ (кроме категорий «ТР-П» и «Туризм», если другое не предусмотрено Регламентом) члены экипажа должны находиться в защитных шлемах даже в случаях нахождения вне автомобиля. Типы разрешенных защитных шлемов описываются в ТТ. Экипажи, нарушившие эти требования penalизируются 1 часом за каждое зафиксированное нарушение.

16.5. Время прохождения на СУ определяется с точностью до секунды.

16.6. Изменение норматива на СУ после старта допускается только в том случае, если в Регламенте соревнования была предусмотрена возможность пересмотра норматива и указано его новое значение, а время лидирующего на СУ экипажа составляет более чем 80% от норматива.

16.7. До момента закрытия финиша СУ без разрешения Руководителя гонки категорически запрещён выезд на трассу тех автомобилей, которые финишировали, либо были не допущены к участию на данном СУ, а так же автомобилей сервиса, сопровождения и болельщиков.

16.8. Прерывание СУ: если спортивное движение на СУ прерывается, то Судейская Коллегия на основании доклада Руководителя гонки, может принять решение об исключении из зачета такого СУ в случае невозможности определения спортивного результата на нем.

16.9. В исключительных случаях, исходя из требований безопасности, Руководитель гонки может прервать СУ на предшествующем пункте Контроля Прохождения, и экипажи могут продолжать СУ после того, как опасная зона будет пройдена. Спортивный результат будет определяться путем сложения времен частей СУ, на которых осуществлялось движение в спортивном режиме.

16.9.1. Время нейтрализации не учитывается при начислении penalизации за отклонение от норматива. То есть время нейтрализации вычитается из времени прохождения СУ. Время нейтрализации должно быть отмечено в Контрольной Карте экипажа и/или в протоколе судьи.

16.10. Если норматив на СУ превышает 24 часа, Организатор обязан оговорить в Регламенте один или несколько периодов обязательной нейтрализации из расчёта не менее 4 часов на каждые 24 часа норматива на СУ.

16.11. В том случае, если условиями Регламента порядок прохождения нескольких СУ строго определен, то опоздавший более чем на 30 минут экипаж может быть не допущен к старту на следующие СУ или Секции.

16.12. В том случае, если трасса включает в себя проезд по дорогам общего пользования, Организатор обязан принять меры к максимальному сокращению применения дорог общего

пользования на СУ, в том числе и путем организации Секции из нескольких СУ с Дорожными секциями.

16.13. Время исключения, норматив или одна/несколько норм времени, определенных в Регламенте, могут быть изменены Коллегией Судей, по предложению Руководителя гонки.

16.14. Экипажам запрещается, под угрозой пенализации, вплоть до исключения решением СК преднамеренно блокировать проезд соревнующихся автомобилей, или препятствовать обгону другими участниками. В случае, если подобное нарушение имело целью получение спортивного преимущества для другого экипажа, СК может наложить пенализацию не только на экипаж, непосредственно нарушивший данный запрет, но и на экипажи, аффилированные с нарушителем, в том числе и занимающие максимально высокое место в текущей классификации.

СТАТЬЯ 17. СТАРТ И ФИНИШ.

17.1. Если формат соревнования предполагает отдельный старт, то порядок старта определяется Регламентом соответствующего соревнования. При определении порядка старта могут учитываться результаты, показанные на предыдущих СУ.

17.2. На старте каждого СУ/Секции (в случае отдельного старта) экипажи должны стартовать с интервалом не менее 1-ой минуты.

17.3. Если организация трассы позволяет провести одновременный старт экипажей, и при этом не будут нарушены меры безопасности, а сам по себе старт не даст преимущества одного экипажа перед другим, то возможен общий старт всех экипажей. Процедура старта оговаривается Регламентом.

17.4. Любой экипаж, прибывший на старт с опозданием пенализируется 1 минутой за каждую минуту или часть минуты опоздания, если опоздание меньше 30 минут. В случае опоздания на 30 минут и более экипаж не допускается на старт СУ. В случае одновременного старта для экипажа, опоздавшего на старт, норматив отсчитывается от назначенного времени старта.

17.5. На старте СУ экипаж должен находиться на борту автомобиля в полном составе и выполнить требования безопасности. Нарушения данного требования пенализируются отказом в старте на СУ.

17.6. На старте СУ автомобиль с экипажем на борту останавливается перед знаком "Старт СУ". Экипажу отмечается время прибытия на судейский пункт и назначается время старта. Судья фиксирует предписанное время старта и 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.

17.7. В случае отдельного старта, если экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала, может налагаться пенализация 2 минуты.

17.8. Время старта на СУ может быть изменено только по решению судьи.

17.9. Фальстарт (начало движения до подачи судьей стартовой команды) пенализируется минимум 1 минутой.

17.10. Экипаж, отказывающийся стартовать на СУ в предписанное время и с предписанной позиции, может быть пенализирован решением СК вплоть до незачета СУ.

17.11. Временем финиша экипажа на СУ является момент пересечения линии финиша любой неотъемлемой частью автомобиля. Обязательным условием является нахождение в автомобиле в момент финиша обоих членов экипажа, выполнивших требования безопасности, то есть время

финиша фиксируется судьями только после выполнения этого требования. СК может пенализировать экипаж, нарушивший требования безопасности на финише СУ.

17.12. После пересечения линии финиша экипаж должен остановиться и получить отметку, не создавая помех для финиша других участников.

17.13. Организатор размещением пунктов СТАРТ и ФИНИШ должен обеспечить возможность экипажам и судьям выполнить описанные выше условия.

СТАТЬЯ 18. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ.

18.1. Все судейские пункты, т.е. пункты Контроля Времени (КВ), старт и финиш Специальных Участков (СУ), пункты Контроля Прохождения (КП), рекомендуется обозначать стандартными знаками. В случае отсутствия стандартных знаков в Регламенте должно быть описание обозначения судейских пунктов, позволяющее участникам однозначно их идентифицировать.

18.1.1. Для судейских пунктов КВ, Финиш начало Зоны контроля рекомендуется обозначать знаками на желтом фоне. Через 30-50 м от желтых знаков находится судейский пункт, обозначенный знаками на красном фоне. Окончание Зоны контроля, примерно через 10 м после судейского пункта, обозначать знаками белого/бежевого цвета с тремя черными диагональными полосами.

18.1.2. Максимальная ширина Зоны контроля судейских пунктов КВ, Старт, Финиш не должна превышать 15м (исключение – одновременный старт). Рекомендуется створ Зоны контроля обозначать двумя знаками. В случае невозможности обозначить створ контрольной зоны двумя знаками, знаки располагаются справа по направлению зачетного движения, контрольная зона может ограничиваться другими способами.

18.1.3. Вся Зона контроля, т.е. пространство между первыми желтыми и последними белым/бежевым знаками считается зоной Закрытого Парка. Время пребывания в Зоне контроля не должно превышать время, необходимого для проведения процедуры, предусмотренной для данного судейского пункта (отметка в Контрольной Карте, старт и т. д.).

18.1.4. Способ обозначения контрольной зоны судейского пункта КП оговаривается Регламентом.

18.2. Въезжать и покидать контрольную зону экипажи должны в том направлении, которое обозначено в Дорожной Книге. После получения отметки повторный въезд в эту контрольную зону запрещается. Нарушение пенализируется 1 часом.

18.3. Экипажи обязаны подчиняться указаниям судей. В случае неподчинения, экипаж может быть пенализирован решением СК. Экипаж вправе потребовать от судьи внесения в Контрольную Карту отметки (время и место) о выполнении указаний, которые могут привести к пенализации данного экипажа. Судьи не имеют права отказать экипажу в данной отметке.

18.4. Судьи не должны давать экипажам никаких комментариев относительно времени их отметки, регламента, маршрута и выполнения расписания.

18.5. КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ (КВ).

18.5.1. На судейском пункте Контроля Времени (КВ) отмечается точное время прибытия, при наличии Контрольной карты, то время, когда член экипажа подал Контрольную Карту судье. Данные заносятся в Протокол/Контрольную Карту только в том случае, если автомобиль и все члены экипажа находятся в контрольной зоне в непосредственной близости от судейского пункта.

- 18.5.2. Время отметки на КВ определяется с точностью до целой минуты в следующем виде: от 00ч 01мин до 24ч 00мин.
- 18.5.3. Расчет времени прибытия в контрольную зону - обязанность только экипажей, которые имеют право сверяться с официальными часами судейского пункта.
- 18.5.4. Для расчета времени отметки на КВ необходимо ко времени старта на дорожную секцию прибавить норму времени, отпущенную на проезд данной секции. Временем старта на дорожную секцию является либо время отметки на предыдущем КВ, либо время финиша без учета секунд (для дорожных секций, расположенных между СУ).
- 18.5.5. Процедура получения отметки экипажем на судейском пункте начинается с того момента, когда автомобиль проезжает желтые знаки начала Зоны контроля.
- 18.5.6. Экипажу запрещено останавливаться между желтыми знаками и судейским пунктом.
- 18.5.7. Процедура получения отметки выполнена правильно, если в течение расчетной минуты автомобиль въехал в контрольную зону и любой член экипажа подал Контрольную Карту судьё. Пример: время финиша экипажа на СУ - 18:48:35. норма времени на дорожную секцию - 10 мин. расчетное время отметки - 18:58 Экипаж обязан въехать в контрольную зону и подать КК между 18:58:00 и 18:58:59
- 18.5.8. Любое различие между расчетным временем отметки и реальным временем отметки пенализируется в размере 1 минута пенализации за 1 минуту или часть минуты отклонения.
- 18.5.9. Пенализация, начисленная на дорожных секциях, прибавляется ко времени прохождения последующего СУ, а в случае отсутствия последующего СУ – ко времени прохождения предыдущего СУ.
- 18.6. КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ (КП).
- 18.6.1. Для контроля за соблюдением экипажами маршрута, на трассе могут быть расположены пункты КП (контроля прохождения). Местоположение и порядковые номера КП указываются в Дорожной книге. Рекомендуется каждый пункт КП обозначать координатами GPS.
- 18.6.2. КП могут быть организованы как судейские пункты или как контрольные пункты (без судей). В любом случае процедура контроля прохождения экипажем таких пунктов и получения отметки должна быть подробно и однозначно прописана в Регламенте. Пенализация за непрохождение контрольного пункта и/или невыполнение оговоренной процедуры отметки указывается в) Регламенте.
- 18.6.3. Для контроля GPS-трека или контроля взятия КП в случае использования электронной отметки КП, организатор может применять специальные контрольные приборы. Применение приборов должно оговариваться в Регламенте.
- 18.6.4. Пункт КП может быть обозначен любым, оговоренным в Регламенте способом.
- 18.6.3.1. В случае использования стандартных судейских знаков, их рекомендуется располагать следующим образом: - 1-2 желтых знака "КП" (начало Зоны контроля) - через 10 м 1-2 красных знака "КП" (судейский пункт Контроля Прохождения) В случае если КП предусматривает процедуру отметки, то Экипаж обязан остановиться возле красного знака "КП" и предъявить Контрольную Карту судьё для проставления отметки.
- 18.6.3.2. В случае обозначения КП краской на предметах, знак и номер КП должны быть четко читаемыми на контрастном фоне. Рекомендуется обозначать КП дополнительно явным образом на местности - отмечать сигнальной лентой деревья и т.п. Организатор должен иметь контрольные фотографии всех подобных КП.
- 18.6.5. Время закрытия судейского пункта КП определяется Регламентом.

18.6.6. Пенализация за пропуск КП на линейном СУ – незачет СУ, если иное не оговорено в Регламенте. В любом случае, на линейном СУ минимум 50% КП должны пенализироваться незачетом СУ.

18.6.6.2. В Регламенте должно оговариваться минимальное количество КП, на которых необходимо получить отметку для зачета на СУ, и это количество не должно быть менее 10% от общего числа КП.

18.6.7. На трассе соревнования также могут располагаться Пункты Внезапного Контроля Прохождения (ВКП), не указанные в Дорожной Книге. Такие судейские пункты располагаются на трассе таким образом, чтобы маршрут всех участников (с учетом соблюдения ширины коридора) обязательно предполагал проезд через них. Обозначение и процедура отметки на таких пунктах оговаривается Дополнительным (Частным) Регламентом.

18.7. КОНТРОЛЬ СКОРОСТИ

18.7.1. На трассе трофи-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. Способ контроля оговаривается в Регламенте. Превышение скорости в зоне ОС сверх разрешенного лимита пенализируется : - 10 - 20 км/час - 15 минут; - 21 - 40 км/час - 60 минут; - свыше 41 км/час - 180 минут

СТАТЬЯ 19. СХОДЫ. ЭВАКУАЦИЯ.

19.1. Экипаж, выбывший из соревнования по причине схода, обязан информировать об этом при первой возможности Официальных лиц соревнования, любыми доступными для него способами.

19.2. Организатор обязан обеспечить эвакуацию стартовавших на СУ экипажей, оставшихся на маршруте СУ после закрытия финиша СУ.

19.3. Условия и сроки эвакуации техники силами Организатора или отказ от организации такой эвакуации оговаривается в Регламенте.

19.4. Эвакуация техники собственными силами участников разрешена только после получения разрешения Официальных лиц соревнования.

СТАТЬЯ 20. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК (ЗП).

20.1. "Режим Закрытого Парка" действует: - с момента въезда автомобиля в предстартовую Зону, Зону Регруппинга или Зону Закрытого Парка до момента выезда из этих зон; - с момента въезда автомобиля в Зону Контроля судейского пункта до момента выезда из нее; - с момента, когда автомобиль прибывает в Закрытый парк на финише трофи-рейда, до истечения времени установленных сроков подачи протестов и объявления решения СК о снятии «режима Закрытого парка».

20.2. Любое нарушение режима Закрытого Парка наказывается в соответствии с Таблицей пенализаций

20.3. В порядке исключения, с разрешения Технического Комиссара в Закрытом Парке, перед стартом, в зоне Регруппинга и после завершения СУ/секции/этапа экипажи могут: - сменить одно или два колеса, используя инструменты, находящиеся в автомобиле; - сменить лобовое стекло с посторонней помощью. Данные ремонтные работы необходимо закончить до назначенного времени старта данного экипажа. Задержка пенализируется в размере одной минуты штрафного времени за каждую минуту или часть минуты.

20.4. В ЗП могут находиться: официальные лица, выполняющие свои служебные обязанности; члены экипажей только по разрешению или по требованию официальных лиц. Иные лица допускаются только по разрешению Руководителя гонки.

20.5. Как только автомобиль въезжает в ЗП, все члены экипажа должны немедленно его покинуть; запрещено входить в ЗП повторно. Как исключение, экипажу может быть разрешен повторный вход в ЗП с целью забрать личные вещи из автомобиля в сопровождении официальных лиц.

20.6. В ЗП разрешается заводить автомобиль с помощью внешнего аккумулятора, который затем не разрешается брать на борт автомобиля.

20.7. Если Технический Комиссар решит что состояние автомобиля, находящегося в ЗП, 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 будет назначено новое стартовое время.

20.8. Для выезда автомобиля из ЗП перед стартом, после Регруппинга или после завершения этапа, экипажам разрешен вход в ЗП за 10 минут до предписанного времени. Если ЗП Регруппинга не превышает 30-ти минут, экипажи могут оставаться в этом Парке Регруппинга.

СТАТЬЯ 21. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.

21.1. Спортивный Результат экипажа на СУ определяется как сумма времени прохождения СУ и всех пенализаций временного выражения (в том числе пенализации за отсутствие отметок КП, опоздание на старт, нарушение требований безопасности и др.).

21.2. Экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке возрастания результатом - вторым, и т.д.

21.3. При равенстве результатов у двух и более экипажей, эти экипажи делят соответствующие места между собой.

21.4. За каждый СУ экипажам, в соответствии с занятыми местами начисляются за данный СУ зачетные очки, с точностью до десятых, в соответствии с формулой по поощрительной системе опубликованной в ежегоднике автомобильного спорта РАФ (приложение «Таблица для начисления очков по занятым местам»), где $A=100$. В случае равенства мест у нескольких экипажей – очки начисляются как среднее арифметическое. В случае незачета СУ – очки не начисляются.

21.5. Результатом экипажа на соревновании является сумма очков, набранная экипажем на всех СУ/ДСУ. Места между экипажами распределяются в порядке уменьшения очков.

21.5.1. При равенстве результатов у двух или более экипажей преимущество имеет экипаж, у которого зачтено большее количество СУ.

21.5.2. В случае нового равенства преимущество отдается экипажу, занявшему большее количество первых мест, затем вторых мест, и т.д., на всех СУ данного соревнования, если в Регламенте не прописан иной порядок определения преимуществ.

21.5.3. В случае нового равенства места преимущество получает экипаж, занявший более высокое место на более позднем из зачетных СУ.

21.5.4. В случае нового равенства места распределяются в порядке возрастания стартовых номеров.

21.6. Определение результата на ДСУ:

21.6.1. В соответствии с показанным результатам, на ДСУ начисляются очки с понижающим коэффициентом (максимальный коэффициент 0,15).

21.6.2. Сумма очков за ДСУ не может превышать 25% от общего количества очков на всех СУ (под общим количеством очков понимается максимально теоретически возможное количество очков, которые участник может набрать на данном соревновании).

СТАТЬЯ 22. ШТРАФЫ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ.

22.1. Таблица пенализации приведена в Приложении №1 к настоящим Правилам. В Регламентах могут быть введены дополнительные штрафы, не противоречащие данным Правилам.

22.2. Все денежные штрафы должны быть уплачены Заявителем Организатору до опубликования предварительных результатов соревнования.

22.3. Любое нарушение, не указанное в Таблице пенализации рассматривается СК.

СТАТЬЯ 23. ПРОТЕСТЫ. АПЕЛЛЯЦИИ.

23.1. Сумма залогового взноса за подачу Протеста должна быть оговорена в Регламенте, но не может быть более 150% базового заявочного взноса, кроме случаев, оговоренных в пунктах 23.3; 23.5 настоящих правил.

23.2. Сумма залогового взноса за подачу Протеста на техническое состояние равна 150% базового заявочного взноса оговоренного в Регламенте.

23.3. Если Протест подразумевает демонтаж систем автомобиля и повторную сборку различных частей автомобиля, залоговый взнос должен быть увеличен до суммы, которая должна будет покрывать расходы на проводимые работы, включая транспортировку и т.п.

23.4. 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.

23.5. Если Протест не удовлетворен, а суммы залогового взноса не хватает на покрытие расходов, тогда Заявитель, подавший Протест должен возместить недостающую сумму.

.

СТАТЬЯ 24. ЭКОЛОГИЯ.

24.1. Запрещено преднамеренно сливать нефтепродукты и технические жидкости на землю и в водоемы, а также оставлять после себя следы ремонта. Замененные запчасти, колеса и аккумуляторы надлежит забирать с собой. Невыполнение данного требования пенализируется исключением из соревнования.

24.2. Запрещается винчеваться за дерево без использования защитного плоского стропа (ремня шириной не менее 60 мм, исключаящего повреждения коры дерева), не зависимо от того, является ли дерево, за которое винчуются, живым или мертвым. Также запрещается любой другой контакт троса лебедки с деревом без использования защитного материала, не допускающего повреждения дерева. Пенализация за нарушение данного требования: } Первое нарушение – 1 час и денежный штраф; } Второе нарушение – незначит СУ и денежный штраф; } Третье нарушение – исключение из соревнования решением СК.

24.3. Запрещается использовать пилу/топор для валки живых деревьев. Пенализация за нарушение данного требования: } Первое нарушение – 1 час и денежный штраф; } Второе

нарушение – незачет СУ и денежный штраф; } Третье нарушение – исключение из соревнования решением СК.

24.4. Запрещается иметь при себе и/или в автомобиле во время соревнования огнестрельное оружие. Пенализация за нарушение данного требования исключение из соревнования.