

**«Узгоджено»**  
Комітетом Спеціальних  
Позашляхових змагань FAU

**«Узгоджено»**  
Автомобільна Федерація України

**«Затверджено»**  
Громадська організація  
«Дніпропетровський Обласний  
«Спортивний Союз»  
« 01 » липня 2019 р.

**НАЦІОНАЛЬНЕ ЗМАГАННЯ  
З КРОС-КАНТРИ РАЛІ  
«Баха АТАМАН»**



**Дніпропетровська область  
Павлоградський район  
10-11 серпня 2019 року**

## **ЗМІСТ**

- 1. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ**
- 2. ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗМАГАННЯ. ЗАСТОСУВАННЯ ЛЕГЕНДИ**
- 3. УЧАСНИКИ, ВОДІЇ ТА КОМАНДИ. ПРОЦЕДУРА ПОДАЧІ ЗАЯВКИ**
- 4. ПРОЦЕДУРА ПОДАЧІ ЗАЯВКИ**
- 5. ЗАЯВОЧНИЙ ВНЕСОК, ПОРЯДОК СТАРТУ**
- 6. СТРАХОВЕ ПОКРИТТЯ**
- 7. АВТОМОБІЛІ, ЩО ДОПУСКАЮТЬСЯ ДО ЗМАГАННЯ**
- 8. АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ**
- 9. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ**
- 10. ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ РУХУ**
- 11. КОНТРОЛЬНІ ПОСТИ**
- 12. ФІНІШ ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ. РЕСТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ**
- 13. ПРАВИЛА ЗАКРИТОГО ПАРКУ. РЕГРУПІНГ**
- 14. БЕЗПЕКА УЧАСНИКІВ**
- 15. ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРЕМОЖЦІВ В ІНДИВІДУАЛЬНОМУ ЗАЛІКУ**
- 16. ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРЕМОЖЦІВ У ЗАЛІКУ КОМАНД**
- 17. СПІРНІ ПИТАННЯ, ПРОТЕСТИ ТА АПЕЛЯЦІЇ**

**Додаток №1 Термінологія**

**Додаток №2 Розміщення наклейок на автомобілях**

**Додаток №3 «Технічні вимоги до транспортних засобів, які допускаються до участі у змаганні по крос-кантрі ралі»**

**Додаток №4 Знаки постів контролю**

**Додаток №5 Зразок легенди траси**

**Додаток №6 Умовні позначення**

**Додаток №7 Тарирувальна (мірна) ділянка 1000 метрів**

### **1. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ**

**1.1.** Національне змагання по крос-кантрі ралі «Баха АТАМАН», проводить Автомобільна Федерація України (ФАУ) Змагання проводяться відповідно до МСК ФІА та його додатків, НСК ФАУ та його додатків, Загальних вимог до всіх Чемпіонатів, Кубків, Трофеїв (Серій) України та інших змагань Автомобільної федерації України, даного Регламенту, і програм, які видаються Промоутером змагання, затвердженим ФАУ. ФАУ при необхідності вносить доповнення до цього Регламенту та повідомляє про них у Офіційних бюлетенях ФАУ.

### **1.2 Цілі Змагання.**

Пропаганда та популяризація автомобільного спорту серед автолюбителів і залучення їх до заняття автомобільним спортом; привернення уваги молоді до технічних видів спорту, дозвілля і пропаганда здорового способу життя. Удосконалення навичок керування автомобілем і його безпечної експлуатації у різних дорожніх умовах та вдосконалення навичок штурманської підготовки.

### **1.3 Промоутер.**

Громадська організація «Дніпропетровський Обласний «Спортивний Союз»

Адреса Організатора: м. Дніпро провулок Івана Купали, будинок 7.

Офіційна дошка оголошень:

<https://www.facebook.com/groups/2010.doss/?ref=bookmarks>

### **1.4 Состав Оргкомітету.**

Голова Організаційного комітету:

**Максимчук Святослав Євгенійович** – Голова Павлоградської районної державної адміністрації.

Члени Організаційного комітету:

**Луценко Олександр Григорович** – Голова Мижирічської сільської ради.  
**Гузь Ірина Олександрівна** – Староста Булахівського Старостинського Округу  
**Тіньков Михайло Валерійович** – Президент ГО «Дніпропетровський обласний» Спортивний союз».

Прес-секретар: **Павлік Ірина**

### 1.5 Офіційні особи.

Посада	Прізвище, ім'я	Місто	Ліцензія
Голова Колегії Спортивних комісарів	Донской Борис	Київ	ОН.28.0007.19
Спортивний комісар	Калиницька Ірина	Дніпро	ОН.28.0017.19
Спортивний комісар	Каримова Уляна	Київ	01.28.0009.19
Секретар КСК	Сидорчук Лариса	Київ	02.10.0008.19
Директор змагання	Тіньков Михайло	Дніпро	уточнюється
Начальник безпеки змагання	Комаров Ігор	Київ	уточнюється
Начальник дистанції змагання	Коржов Сергій	Харків	02.20.0045.19
Технічний комісар	Горгуль Антон	Дніпро	02.33.0067.19
Головний секретар змагання	Сидорчук Лариса	Київ	02.10.0008.19
Головний хронометрист	Литовченко Юрій	Дніпро	уточнюється
Головний лікар змагання	Уточнюється		
Офіцер по зв'язкам з учасниками	Райнова Олена	Одеса	02.33.0078.19

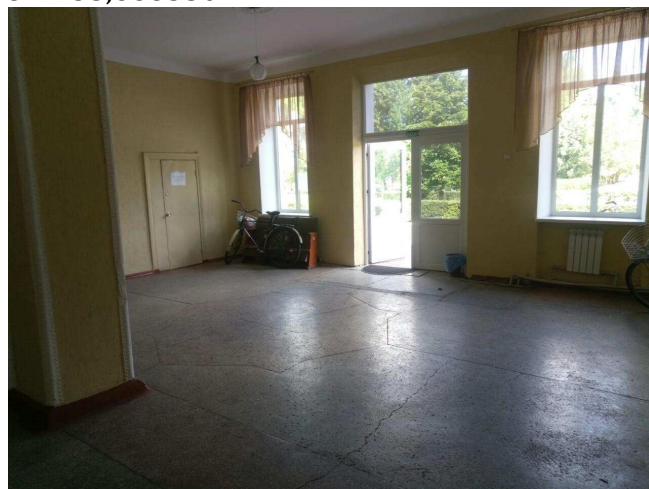
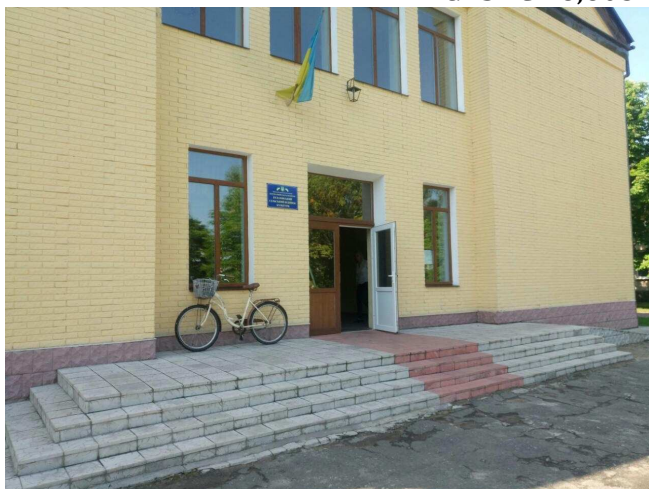
### 1.6 Розташування міст перевірок, та парку сервісу.



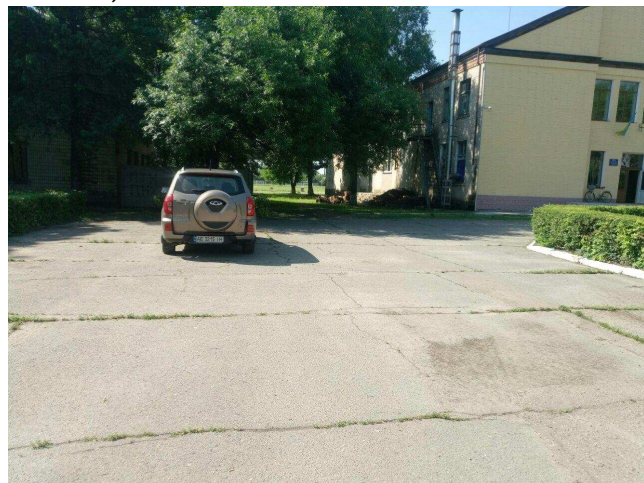
**Парк Сервісу.  
Стадіон села Булахівка  
GPS. С 48,601793 В 35,668386**



**Місце Адміністративної перевірки та штабу змагання  
Фойє Клубу села Булахівка  
GPS. С 48,603738 В 35,668550**



**Місце Технічної перевірки.  
Зліва, біля Клубу села Булахівка  
GPS. С 48,602673 В 35,668198**



## 1.7 Ідентифікація офіційних осіб.

Ідентифікація офіційних осіб – Іменні бейджі, та жилети помаранчеві або жовті.



## 1.8 Програма.

ДАТА	ЧАС	
Середа 10.07.2019	10:00	Відкриття прийому заявок
Вівторок 06.08.2019	16:00	Закінчення прийому заявок
Середа 07.08.2019	20:00	Публікація Списку попередньо заявлених учасників
Субота, 10.08.2019	06:50	Відкриття Штабу змагання
	06:50	Перше Організаційне засідання КСК
	07:00 – 09:00	Адміністративна Перевірка. Технічний контроль. Медичний контроль.
	09:30	Друге засідання КСК
	10:00	Публікація Списку допущених учасників та транспортних засобів
	10:00	Публікація Стартової відомості на 1-й етап змагання
	10:30 – 11:00	Урочисте відкриття
	11:15	Брифінг для учасників (присутність обов'язкова) Парк-Сервісу.
	12:00	Старт першого автомобіля на 1-й етап змагання (СД1,2,3 «Булахівка»)
	17:30	Фініш першого екіпажу (СД1,2,3 «Булахівка»)
	19:00	Публікація часткової класифікації змагання (для ознайомлення)
	19:00	Публікація Стартової відомості на 2-й етап змагання
	Неділя 11.08.2019	06:30 – 07:30
07:30		Брифінг для учасників (присутність обов'язкова)
08:00		Старт першого автомобіля на 2-й етап змагання (СД4,5,6 «Вязовок»)
13:30		Фініш першого автомобіля (СД4,5,6 «Вязовок»)
15:15		Третє засідання КСК
15:30		Публікація попередньої класифікації змагання
16:00		Публікація офіційної остаточної класифікації змагання
16:30		Урочисте нагородження

1.9 Змагання проводяться у таких залікових класах: «Open SPORT», «3000 SPORT», «TUNING», «Open STANDART», «3000 STANDART», «TEAM».

## **2. ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗМАГАННЯ. ЗАСТОСУВАННЯ ЛЕГЕНДИ**

2.1. На змаганні застосовуються змагальні ділянки які не передбачають ознайомлення з трасою. Траса змагання описана у легенді формату А5, с застосуванням міжнародних символів.

2.2. Загальна дистанція спеціальної ділянки 57 км.

Загальна дистанція маршруту спеціальних ділянок та загальна довжина маршруту складає:

Для класів «Open SPORT», «3000 SPORT», Кількість секцій – 2. Повторювань – по 3 в кожній секції.

- СД - 342 км, загальна 477 км.

Для класів «TUNING», «Open STANDART», «3000 STANDART», Кількість секцій – 2. Повторювань – по 2 в кожній секції.

- СД - 228 км, загальна 318 км.

Покриття траси змагання – ґрунт, гравій, пісок, супесь.

2.3. Траса крос-кантрі ралі описана у легенді формату А5, с застосуванням міжнародних символів ( Додаток № 5).

У легенді траси застосовуються наступні пости та точки:

СТАРТ- Стартовий пост

КЧ – Пост контролю часу

ОШ – Зона обмеження швидкості

КС – Пост Контрольний Створ

КП – Пост Контроль Проходження

КТ – Контрольна Точка маршруту

ФІНІШ – Фінішний пост

СТОП – Пост Стоп.

2.4. Рух по легенді здійснюється по міжнародним знакам (Додаток №5), та має декілька правил.

- Коли позиція легенди вказує що треба рухатись по дорозі, і вона позначена відповідними дорожніми знаками (головна дорога), треба їхати тільки по ній до наступної позиції.

- Коли траса змінює напрямок руху, а легенда нічого про це не каже, треба рухатись по основній дорозі не зминаючи напрямок.

- У легенді зони контролю швидкості, позначена символами "населений пункт" і "обмеження швидкості", або одним з цих символів, або тими ж символами в поєднанні з "початок зони дії", діє або до кінця реального населеного пункту, або до відповідного знаку "кінець зони дії".

- У окремих позиціях - пояснення легенди, вказано два «et», з різним позначенням кілометражу та різними символами. Обидві позиції треба читати як відлік з начала цієї позиції в легенді по порядку до послідууючої.

## **3. УЧАСНИКИ, ВОДІЇ ТА КОМАНДИ. ПРОЦЕДУРА ПОДАЧІ ЗАЯВКИ.**

3.1. До участі в змаганні допускаються юридичні та фізичні особи, які володіють діючими ліцензіями Представників категорії: «СР», «П» - для індивідуального заліку, та «ПН», «СТ» - для заліку команд, виданими ФАУ, і заявили Водіїв для участі у змаганні.

3.2. Представник несе солідарну відповідальність за дії заявлених ним Водіїв, механіків, а також інших осіб, зареєстрованих Представником для забезпечення його участі в змаганні, поряд з цими особами. Представник може делегувати свої

повноваження другому володарю ліцензії представника фізичної особи для взаємодії з Промоутером та Офіційними особами змагання. Представник повинен надати письмове підтвердження власних повноважень від Представника.

Якщо представник не є членом екіпажу, то перший водій, вказаний у заявочній формі, несе всю відповідальність за даний екіпаж протягом усього змагання.

Будь який обман, некоректна або неспортивна поведінка, вчинена представником або членом екіпажу буде розглядатися Колегією Спортивних Комісарів. Покаранням за перераховані вище дії, може стати будь-яка пеналізація аж до виключення з змагання.

**3.3.** Водії, що приймають участь у змаганні, повинні володіти діючою Ліцензією Водія; «А», «В», «С», «D», «R» «ID», «IR», «C0», «C1», «CU», «DO», «D1», «DL», «DЮ», що видана ФАУ, внесена у Реєстр володарів ліцензій ФАУ та дійсна у поточному році, або міжнародною ліцензією виданою ФАУ.

**3.4.** Екіпаж складається з 2-х водіїв. Всі члени екіпажу мають право керувати автомобілем під час змагання, крім володарів ліцензії «DЮ».

#### **4. ПРОЦЕДУРА ПОДАЧІ ЗАЯВКИ.**

**4.1.** Максимальну кількість учасників змагання не більше як **60 екіпажів**. Заявку на участь не буде прийнято, як що у різних заявках заявлено один автомобіль, або у складі різних екіпажів буде один и той самий водій.

#### **4.2.** Подача заявочної форми.

Після затвердження у встановленому порядку Регламенту, Організатор змагання, за місяць до старту змагання публікує на офіційному сайті ФАУ ([www.fau.ua](http://www.fau.ua)) та на офіційному сайті організатора Регламент змагання і єдину офіційну форму ФАУ для можливості подачі заявки на участь у змаганні.

Заповнену форму заявки Представник висилає Промоутеру у порядку, встановленому в даному Регламенті. При реєстрації під час адміністративної перевірки участь підтверджується офіційною формою. Форма заявки заповнюється друкованими літерами. Заявка, що не вміщує повної інформації або має неточні відомості, особливо по даним автомобіля, відхиляється. Відомості стосовно штурмана можуть бути надіслані пізніше, до дати, визначеної цим регламентом.

#### **4.3.** Подача командної заявочної форми.

Командні заявки затвердженої форми подаються окремо, по кожному командному заліку, при реєстрації з числа водіїв, попередньо заявлених в індивідуальному заліку, та повинні містити в собі: назву і дату змагання, відомості про водіїв, прізвище, ім'я, номер ліцензій водія, клас, номер технічного паспорту автомобіля та підписи Представника і всіх водіїв.

#### **4.4.** Останній строк подачі заявок вказується в програмі даного Регламенту.

#### **4.5.** Відмова в прийомі заявочної форми.

Промоутер має право відмовити у прийомі заявки з вказуванням причин (ст. 3.14. НСК ФАУ).

Якщо організатор змагання відхиляє заявку, він зобов'язаний повідомити про це заявника не пізніше, ніж за 2 дні до початку змагання, обґрунтувавши при цьому причини відмови.

#### **4.6.** Виправлення в заявочній формі.

Учасник змагання може вільно замінити автомобіль, вказаний в заявочній формі, на інший тієї ж групи та того ж класу до моменту Технічної Інспекції.

#### 4.7. Заміна Представника та/або члена екіпажу.

Заміну Представника дозволено до дати закриття прийому заявок. Одного члена екіпажу може бути замінено за дозволу:

- Промоутера до початку адміністративної перевірки;
- Спортивних комісарів після початку цієї перевірки та перед публікацією списку екіпажів, допущених до старту.

Тільки ФАУ може дозволити заміну обох членів екіпажу.

#### 4.8. Гарантії Представника та членів екіпажу.

Заявка є договором між Представником та Промоутером. Заявка зобов'язує Представника взяти участь у джип-спринті, а Промоутера – виконати по відношенню до Представника всі положення НСК ФАУ, та Даного Регламенту змагання. Фактом подання заявки Представник і водій підтверджують знання МСК ФІА, НСК ФАУ, даного та Додаткового Регламентів, приймають встановлені умови без обмежень, зобов'язуються виконувати всі правила і вимоги МСК ФІА, НСК ФАУ, офіційних осіб змагання та Промоутера. Промоутер не несе відповідальності за збитки та пошкодження, які спричинено Представникам та їхньому майну, за винятком випадків, що прямо передбачені даними Правилами. Всі Екіпажі беруть участь у крос-кантрі ралі на свій власний ризик. Своїм підписом в заявочній формі Представник та Екіпаж відмовляються від будь-яких прав на компенсацію витрат, які можуть виникнути в результаті події під час джип - спринту. Ця відмова (від будь-яких прав на компенсацію витрат) відноситься до ФАУ та ФІА (у випадку міжнародних змагань), Промоутера, Офіційних осіб та інших учасників змагання.

#### 4.9. Прийняття заявочної форми

Заявку на участь буде прийнято, тільки якщо вона супроводжується повним заявочним внеском. До цього вона вважається прийнятою умовно. Регламентом змагання може бути передбачене умовне прийняття заявок. Заявник має бути письмово сповіщений за допомогою електронної пошти про те, що його Заявку прийнято умовно, протягом дня, наступного за датою закінчення прийому Заявок.

#### 4.10. Стартові номери присвоюються згідно класу:

201-299 - «Open SPORT», «3000 SPORT»

101-199 - «TUNING», «Open STANDART», «3000 STANDART»

Присвоювання стартових номерів призводе організатор, їх розміри та розташування повинно бути згідно схеми у Додатку №2. Стартові номери мають бути закріплені на автомобілі встановленим чином до Технічної інспекції. За відсутність обох основних стартових номерів екіпаж може бути виключений із змагання.

### 5. ЗАЯВОЧНИЙ ВНЕСОК, ПОРЯДОК СТАРТУ

**5.1.** Заявочний внесок у вигляді добровільного внеску для розвитку автомобільного спорту сплачується готівкою під час реєстрації або на розрахунковий рахунок Промоутера (організатора). Розрахунковий рахунок організатора уточнюється перед внесенням платежу. Додаткові заявочні внески Промоутеру змагань, які визначені Регламентом, повинні бути внесені до закінчення адміністративних перевірок під загрозою відмови у старті.

#### 5.2. Розмір внеску на змаганні згідно класу встановлено;

«Open SPORT», «3000 SPORT» - **6000 грн.**

«TUNING», «Open STANDART», «3000 STANDART» - **3000 грн.**

«TEAM» (Командний залік) – **500 грн.** з кожного екіпажу заявленого за команду.

Заставний внесок за прилад GPS, Бортовий Контролер - **1000 грн.** з кожного екіпажу якщо такий застосовується, (повністю повертається після здачі прибору).



**5.3.** Заявочний внесок повністю повертається:

- кандидатам, чії заявки відхилено;
- у випадку, якщо крос-кантрі ралі не відбулося.

**5.4.** Якщо заявлений екіпаж з форс-мажорних обставин, належним чином перевірених ФАУ, не брав участі у змаганні, йому повертається 50% заявочного внеску.

**5.6.** При сплаті заявочного внеску після дати закриття прийому заявок - менш ніж за 72 години до початку змагань, **внесок збільшується на 50 відсотків.**

**5.7.** Порядок старту екіпажів встановлюється організатором по порядку класів; «Open SPORT», «3000 SPORT», «TUNING», «Open STANDART», «3000 STANDART».

## **6. СТРАХОВЕ ПОКРИТТЯ**

**6.1.** Всі водії повинні мати страховий захист від нещасних випадків при занятті автомобільним спортом на суму не менше 50 000 грн. (рекомендовано 100 000 грн.) Страхове покриття має бути, щонайменше, забезпечене для учасників змагання під час руху в межах маршруту джип - спринту від старту 1 Дня і до закінчення джип - спринту або до моменту сходу або виключення з змагання.

**6.2.** Промоутер крос-кантрі ралі забезпечує покриття цивільно-правової відповідальності власників автомобілів учасників змагання за шкоду життю, здоров'ю та майну третіх осіб у розмірі не менше ніж визначено рішеннями ФАУ. Машини сервісу навіть ті, що позначено спеціальними емблемами, які видано Промоутером, не охоплені страховим полісом крос-кантрі ралі.

**6.3.** Страхування цивільної відповідальності повинно бути оформлене без шкоди будь-якому особистому страховому полісу, який був оформлений учасником змагання або будь-якою іншою особою, яка бере участь у змаганні.

## **7. АВТОМОБІЛІ, ЩО ДОПУСКАЮТЬСЯ ДО ЗМАГАННЯ**

**77.1.** До участі у змаганні допускаються автомобілі підвищеної прохідності із закритим кузовом, з приводом 4x4 або 4x2 обладнанні як мінімум двома сидіннями, з приведеним робочим об'ємом двигуна, що мають державну реєстрацію, відповідають вимогам Правил Дорожнього Руху та Додатку №3 «Технічні вимоги до транспортних засобів, які допускаються до участі у змаганні по крос-кантрі ралі».

**7.2.** Автомобілі та можуть брати участь у змаганні в таких залікових групах.

<b>Залікова група</b>	<b>Вимоги до автомобілів</b>
«Open SPORT»	Автомобілі обладнані каркасом безпеки з любими тюнінгом, приведеним робочим об'ємом двигуна більше 3000 см3.
«3000 SPORT»	Автомобілі обладнані каркасом безпеки з любими тюнінгом, приведеним робочим об'ємом двигуна до 3000 см3.
«TUNING»	Автомобілі стандартні серійні обов'язковими обладнані центральною головною дугою безпеки, та дозволеним тюнінгом, з вільним робочим об'ємом двигуна.
«Open STANDART»	Автомобілі стандартні серійні без каркасу безпеки, приведеним робочим об'ємом двигуна більше 3000 см3.
«3000 STANDART»	Автомобілі стандартні серійні без каркасу безпеки, приведеним робочим об'ємом двигуна до 3000 см3.
«TEAM»	Командний залік.

**7.4.** Еквівалентний робочий об'єм бензинового двигуна обладнаного системою наддуву або компресором враховується з коефіцієнтом 1.7, згідно ст. 252 додатку «J» МСК ФІА. Роторні бензинові двигуни враховуються з коефіцієнтом 1.5. Еквівалентний

робочий об'єм дизельного двигуна без системи наддуву враховується з коефіцієнтом 1.0, обладнаного системою наддуву враховується з коефіцієнтом 1.2, обладнаного системою безпосереднього впорскування палива (типу CDTI та ін.) враховується з коефіцієнтом 1.5.

**7.5.1.** Автомобілі можуть брати участь в групах «Open SPORT» та «3000 SPORT», якщо вони обладнані каркасом та засобом безпеки, відповідно вимогам ст. 253 додатку "J" МСК ФІА, а також серійні автомобілі обладнані каркасом безпеки мінімальної конфігурації, відповідно вимогам параграфу 8.3.2.3 ст. 253 додатку "J" МСК ФІА.

**7.5.2.** Автомобілі можуть брати участь в групі «TUNING» якщо вони обладнані центральною головною дугою безпеки та двома похилими дугами.

**7.5.3.** У групах «Open STANDART» та «3000 STANDART» застосування будь-яких каркасів безпеки заборонено.

**7.6.** Для усіх класів дозволено застосування будь яких шин та дисків. Забороняється застосування шин типу «докатка», трейлерних та коліс для сільгосптехніки, та таких, що мають відшарування протектора й ушкодження каркаса. В автомобілі допускається наявність не більше двох запасних коліс.

## **8. АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ**

**8.1.** Адміністративні перевірки – перевірки, які виконуються до старту, згідно розкладу, який вказано в даному Регламенті змагання, та містять в собі:

- перевірку заявочних форм;
- перевірку ліцензій Представників та Водіїв;
- перевірку документів, які надають право на керування транспортними засобами Водіями;
- перевірку реєстраційних документів на автомобіль;
- перевірку наявності медичного допуску до змагань з автомобільного спорту;
- перевірку наявності у Водіїв полісів страхування від травм та нещасних випадків.
- перевірку квитанцій про сплату внеску на змаганні.

**8.2** Присутність членів екіпажу на адміністративних перевірках не є обов'язковою.

Запізнення на адміністративну перевірку в межах часу її проведення пеналізується Промоутером виключно грошовим штрафом **в межах 20% від заявочного внеску.**

Запізнення на адміністративну перевірку після закінчення її проведення пеналізується Промоутером грошовим штрафом **в межах 50% від заявочного внеску** або виключенням за рішенням Спортивних Комісарів.

**8.3** Будь-якому екіпажу, який не пройшов адміністративну перевірку, буде відмовлено в старті.

## **9. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ**

**9.1.** Присутність членів екіпажу на Технічних Інспекціях не є обов'язковою.

Запізнення на Технічну Інспекцію в межах часу її проведення пеналізується Промоутером виключно грошовим штрафом **в межах 20% від заявочного внеску.**

Запізнення на Технічну Інспекцію після закінчення її проведення пеналізується Промоутером грошовим штрафом **в межах 50% від заявочного внеску** або виключенням за рішенням Спортивних Комісарів.

**9.2.** Будь-якому екіпажу, який не пройшов Технічну Інспекцію, буде відмовлено в старті. Будь-який екіпаж, який відмовився надати автомобіль на будь-який техогляд протягом крос-кантрі ралі, буде виключений зі змагання рішенням Спортивних Комісарів.

**9.3.** На Технічну Інспекцію екіпаж повинен пред'явити наявність твердих шоломів на кожного члена екіпажу.

## **10. ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ РУХУ**

**10.1.** Заборонено буксирувати, штовхати або транспортувати автомобілі, за винятком повернення автомобілів на дорогу або звільнення дороги від них. У випадку короткочасного штовхання автомобіля силами екіпажу з метою спроби відновити роботу двигуна, пеналізація застосовуватися не буде.

Під час руху дорожньою секцією забороняється використовувати для приведення в рух автомобіля, що змагається, сторонню допомогу буксирування або транспортування, за виключенням окремих випадків сторонньої допомоги з боку учасників з дозволу директора змагання. За кожне порушення накладається пеналізація аж до виключення, як на того що буксирує так і на того хто їде на буксирі.

**10.2.** Екіпажі повинні завжди рухатись Змагальною Ділянкою в напрямку, вказаному в Дорожній книзі, під загрозою виключення, оголошеного Директором змагання. Ця вимога стосується також ділянки траси від фінішу Змагальної Ділянки до кінця зони відмітки на Змагальній Ділянці.

**10.3.** Протягом всього крос-кантрі ралі на дорожніх секціях екіпажі зобов'язані неухильно дотримуватись Правил Дорожнього Руху України.

У випадку порушення правил дорожнього руху, скоєного екіпажом, на дорожніх секціях під час джип - спринту призводить до накладення пеналізації у вигляді відповідного штрафу згідно наступної шкали:

перше порушення      часовий штраф 5 хвилини

друге порушення      часовий штраф 15 хвилин

третє порушення      виключення, яке застосовують тільки Спортивні Комісари.

**10.4.** Зона обмеження швидкості (ОШ): Ділянка СД де максимальна швидкість учасників обмежена ПДР України. Будь-яке перевищення максимально дозволеної швидкості на таких ділянках спричинить пеналізацію 15 хвилин за кожен випадок, або виключення рішенням КСК у окремих випадках. Рекомендується прокласти трасу СД таким чином, щоб ОШ на одній СД не перевищувало 20%.

## **11. КОНТРОЛЬНІ ПОСТИ**

**11.1.** Всі контролі, тобто контролі часу та проходження, Зони контролів старту та фінішу Змагальних Ділянок, Регрупуінгу, Зона «ОШ» та Нейтралізації будуть позначені через стандартизовані знаки, затверджені ФАУ, з дотриманням зображень та відстаней, які вказано в Додатку №4.

**11.2.** Зону між першим жовтим попереджувальним знаком та бежевим фінальним знаком з трьома поперечними смугами розглядають як Зону контролю, яка підкорюється правилам закритого парку.

Тривалість зупинки в будь-якій Зоні контролю не повинна перевищувати час, необхідний для виконання операцій контролю.

**11.3.** Контролі повинні бути готові до роботи за 30 хвилин до ідеального часу проходження першого автомобіля, що змагається. Якщо Директор змагання не вирішить інакше, контролі припинять роботу після ідеального часу проходження останнього автомобіля, що змагається, плюс часу виключення (максимально допустиме запізнення, яке потягне за собою виключення з змагання), але не раніше прибуття автомобіля «мітла».

**11.4** Екіпажі зобов'язані, під загрозою виключення рішенням Спортивних Комісарів, отримати відмітку на всіх Контролях в правильній послідовності та в напрямку маршруту

джип - спринту. Заборонено повторно в'їжджати в зону контролю під загрозою виключення.

**11.5** Екіпажі зобов'язані підкорюватись командам відповідальних комісарів будь-яких Контролів. Відмова від цього буде приводом для повідомлення (рапорту) Спортивним Комісарам. Всі офіційні особи Контролів мають бути чітко розпізнаними. На кожному Контролі Начальник посту повинен носити відмітний жилет.

**11.6.1** Для контролю проходження екіпажами маршруту, на трасі можуть бути розміщені пункти Контролю Проходження (КП), або Контрольні створи (КС). Контрольний створ (КС) на місцевості буде промаркований із двох сторін «коридор» який складається з як мінімум з двох кольвів зі стрічкою, крізь який має пройти автомобіль учасника. Місцеположення та порядкові номери пунктів КП та КС вказуються в Маршрутному листі та Дорожній книзі. Кожен пункт КП або КС позначається координатами GPS. Контроль проходження може передбачати процедуру отримання відмітки у Контрольній карті (Карнеті), або не передбачати відмітки. На пунктах контролю ведеться обов'язковий хронометраж екіпажів з урахуванням годин та хвилин, з відкиданням секунд. За кожен попущений КП або КС встановлюється пеналізація 30 хвилин.

**11.6.2.** Коли відмітка передбачена, на постах контролю проходження (КП), позначених знаками, які вказано в Додатку №4, екіпаж повинен зупинитися біля червоного знаку КП та надати Контрольну карту (Карнет) комісару посту. Комісари (маршали) повинні просто поставити штамп та/або підпис в контрольній карті, не вказуючи час проходження, як тільки її буде передано екіпажем. На постах контролю часу КЧ, комісари будуть відмічати в контрольній карті час, в який карту було передано екіпажем. Хронометраж буде вестись за повними хвилинами, що скінчилились.

**11.6.3.** На трасі змагання може бути застосований пост раптового контролю проходження (РКП), у Дорожній книзі не вказаний та не потребує відмітки у карнеті, але позначений на трасі відповідними знаками «печатка на жовтому фоні» як для КП (Додаток №4) з правого боку по руху автомобіля та жовтим прапором зліва по руху автомобіля.(згідно рисунку).



За не проходження РКП екіпаж буде пеналізований 30 хвилин за кожний пост. На дорожніх секціях на постах КП та РКП можуть застосовуватися пристрої контролю швидкості руху автомобіля. Заборонено повторно в'їжджати в зону контролю у будь якому напрямку, з будь якої сторони.

**11.6.4.** Учасники мають у певному порядку пройти всі контрольні точки, контрольні створи, пости контролю та контролю часу вказані в маршрутному листі, та карнеті, пости раптового контролю проходження, стежити за дотриманням свого часового нормативу і не відхилятися від маршруту. Відхиленням від маршруту, вважатиметься навмисна зрізка більш як на 50 метрів від загального маршруту зазначеного у легенді. У випадку відхилення від маршруту крос-кантрі ралі зафіксованим офіційними особами змагання,

або за поданням фото та відео матеріалів, або згідно контрольного треку GPS, директором буде накладено штраф у часі, виходячи з конкретної ситуації та отриманої переваги, але не менш як 15 хвилин за кожен випадок.

**11.6.5.** Якщо екіпаж фактично не фінішував на фініші змагання, він буде виключений із змагання

**11.7.** На трасі ЗД змагання можуть бути Зони обмеження швидкості, на яких обмежується швидкість руху автомобілів учасників. Всі зони обмеження швидкості зазначені в Дорожній книзі. Для контролю за дотриманням екіпажами швидкісного режиму, у місцях позначених у Дорожній книзі як «Зони ОШ» будуть розташовані пункти КЧ-ОШ, на початку і кінці ОШ. Методика відмітки на постах КЧ-ОШ така сама як на постах КЧ.

**11.8.** Екіпажу суворо заборонено під загрозою наступної пеналізації:

**11.8.1.** В'їзд у контрольну зону у напрямку, протилежному передбаченому маршрутом змагання, пеналізується зняттям зі змагання.

**11.8.2.** В'їзд у контрольну зону та/або її перетин з боку (пересічення та/або в'їзд упоперек, по діагоналі тощо):

а) без створення аварійної ситуації та/або без перешкод руху іншому учаснику змагання пеналізується штрафом в розмірі 15 хвилин;

б) із створенням аварійної ситуації та/або перешкодою руху іншому учаснику змагання є предметом розгляду Колегією Спортивних Комісарі, яка приймає рішення відносно пеналізації такого учасника на свій розсуд в кожному конкретному випадку.

**11.8.3.** Повторний перетин або повторний в'їзд в контрольну зону, якщо у Контрольній карті (Карнеті) та/або в протоколі судді вже відмічено цей контроль, або відмічатися на контрольних постах у послідовності, яка суперечить вказаному в Маршрутному листі та Дорожній книзі:

1-е порушення: штраф 30 хвилин;

2-е порушення: штраф 1 година;

3-е порушення: зняття зі змагань.

**11.9.** Процедура реєстрації починається в мить проходження автомобілем вхідного знаку зони контролю часу.

Між вхідним знаком зони контролю та постом контролю екіпажу заборонено зупинятися з будь-яких причин або рухатися ненормально повільно.

Хронометраж та відмітка часу в контрольній карті можуть здійснюватись тільки в тому випадку, коли обидва члени екіпажу та автомобіль знаходяться в зоні контролю безпосередньо близько до столу контролю.

Час відмітки відповідає точному моменту, коли один з членів екіпажу передає контрольну карту відповідному комісару. Далі, або вручну, або за допомогою друкуючого приладу відповідний комісар відмічає в карті дійсний час, коли було подано контрольну карту, й нічого більше.

**11.10.** Ідеальний час відмітки – це час, який отримано при додаванні часу, наданого для проходження дорожнього сектора, до часу старту на цей сектор. Ці часи виражаються з точністю до хвилини. Якщо внаслідок інциденту існує різниця між двома записами часу, перевага віддається часу старту на Змагальній Ділянці, якщо інакше не вирішать Спортивні Комісари.

**11.11.** Тільки екіпаж несе відповідальність за ідеальний час відмітки. Екіпаж може подивитись на офіційний годинник на столі контролю. Комісари (маршали) не можуть надавати екіпажу жодної інформації (консультації) щодо цього ідеального часу відмітки.

Екіпаж не буде пеналізовано, якщо автомобіль в'їхав в зону контролю протягом ідеальної хвилини відмітки або попередньої хвилини.

Екіпаж не буде пеналізовано за запізнення, якщо передача контрольної карти відповідному комісару відбувається протягом ідеальної хвилини відмітки.

Будь-яка відмінність між реальним часом відмітки та ідеальним буде пеналізовано наступним чином:

- за запізнення: 1 хвилина за хвилину або частку хвилини;
- за випередження: 2 хвилини за хвилину або частку хвилини.

Якщо з'ясується, що екіпаж порушив вище означені правила процедури контролю, Старший комісар посту контролю часу повинен направити письмовий рапорт з цього приводу Директору змагання.

**11.12.** Якщо за постом контролю часу слідує Старт Змагальної Ділянки, буде застосовуватись наступна процедура:

На посту контролю часу відповідний комісар запише в контрольній карті час відмітки екіпажу та попередній час старту на наступний дорожній сектор. Тут повинен бути 3-хвилинний інтервал, аби дозволити екіпажу підготуватись до старту. Якщо два чи більше екіпажі з'являться на пост контролю часу перед Стартом Змагальної Ділянки в одну й ту саму хвилину, попередній час старту на цю Змагальну Ділянку їм буде дано в порядку їхньої послідовності прибуття на попередній пункт контролю часу. Якщо час прибуття на попередній пункт контролю часу ідентичний, буде взято до уваги час наступного попереднього поста контролю часу, і так далі.

Негайно після отримання відмітки на посту контролю часу автомобіль, що змагається, повинен проїхати на пост Старту Змагальної Ділянки. Відповідальний комісар цього посту запише в Контрольну карту час, запланований для старту на Змагальну Ділянку, який зазвичай співпадає з попереднім часом старту на Змагальну Ділянку (й на дорожній сектор), що був записаний в Контрольній карті часу на посту контролю часу. Після того він дає старт екіпажу згідно з процедурою старту.

### **11.13.** Контроль проходження траси.

У випадку надання Промоутером учасникам змагання бортового контролера (БК), учасники зобов'язані:

- підписати акт прийому-передачі приладу;
- внести заставний внесок за прилад, **встановлений у розмірі 1000 грн;**
- надати місце в автомобілі для монтажу приладу;
- забезпечити схоронність приладу;
- забезпечити схоронність пломбувань приладу;
- здійснити демонтаж приладу з автомобіля і доставку його Промоутеру, у випадку припинення участі в змаганні;
- надати безперешкодний допуск до приладу уповноважених офіційних осіб змагання, для контролю і знімання інформації, у будь-який час проходження змагання.

До початку Адміністративних перевірок буде випущено Бюлетень з докладним описом:

- правил самостійного демонтажу приладу, для передачі його Промоутеру;
- правил застосування даного контролюючого пристрою;
- критеріїв для фіксації відхилення від маршруту.

Відповідальність за безперебійну роботу системи покладається на учасника. Якщо виявлено, що система не працює через недогляд екіпажу, на учасника буде накладений штраф в 1 годину, або більше якщо так вирішать Спортивні Комісари, виходячи з конкретної переваги здобутої екіпажем.

### **11.14.** Процедура старту.

На змаганнях рекомендується застосування електронної процедури старту.



Вона має бути ясно видимою екіпажу, що знаходиться на лінії старту, та може бути представлена як електронна система старту зі зворотнім відліком часу, яка повинна бути синхронізована з системою стартових сигналів і повинна мати електричний зв'язок з приладом, розташованим на стартовій лінії і фіксуючим факт перетину автомобілем стартової лінії до стартового сигналу (фальстарту). В разі виходу з ладу електронного приладу фіксації фальстарту повинен вестись окремий протокол фальстарту, в якому ручним хронометром ведеться хронометраж фактичного початку руху автомобіля. Комісар - хронометрист повинен знаходитись спиною до сигналів старту (електронних або ручних) на рівні заднього крила автомобіля, що стартує.

В разі необхідності використання ручної процедури комісар запише час, передбачений для старту даного автомобіля, в контрольну карту Змагальної Ділянки (години та хвилини). Він віддасть цей документ назад екіпажу та голосно почне зворотній відлік: 30" - 15" - 10" та останні п'ять секунд одна за одною. По закінченні останніх п'яти секунд буде поданий сигнал старту. Бажано дублювати останні п'ять секунд сигналами пальців руки.

Інтервал на старті між екіпажами, повинен бути щонайменше 2 хвилини.

**11.15.** На старті Етапу екіпаж може спізнитися до закінчення розрахункового часу закриття пункту для цього учасника. Кожна хвилина запізнення спричинить штраф 1 хв. При запізненні понад 30 хвилин учасник не допускається до старту.

**11.16.** Відкладений старт через помилку екіпажу.

В разі пізнього старту, який було відкладено за вини екіпажу, відповідний комісар призначає (запише) новий час, а пеналізація буде дорівнювати 1 хвилині за хвилину або частку хвилини запізнення. Про будь-який екіпаж, який відмовляється стартувати на Змагальну Ділянку вчасно та згідно з чергою, встановленою для цього екіпажу, буде повідомлено Спортивним Комісарам незалежно від того, відбулася Змагальна Ділянка чи ні. Будь-який автомобіль, що не залишив зону старту протягом 20 секунд після сигналу старту, буде виключений та негайно прибраний до безпечного місця.

**11.17.** Помилковий старт (фальстарт)

Фальстарт, зокрема старт раніше подачі сигналу старту, буде пеналізовано наступним чином:

- перше порушення 1 хвилина;
- друге порушення 3 хвилини;
- наступні порушення 6 хвилини;

Ця пеналізація не виключає накладення Спортивними Комісарами більш суворої пеналізації, якщо вони вважатимуть це за необхідне.

**11.18.** Будь-яке запізнення більш ніж на 30 хвилин до ідеального часу між двома постами контролю часу, крім штрафу забороняє екіпажу продовження участі у змаганні, продовжити можливо тільки з дозволу Директора з наступної секції. Після закінчення часового нормативу та максимальне запізнення на СД більш ніж 60 хвилин, екіпаж вважатиметься таким, що не пройшов СД та не фінішував. Після цього старт на наступний СД заборонено до кінця секції, але дозволено рестарт на наступній секції згідно регламенту. За відсутність фінішу за кожен СД, екіпажу нараховується час з розрахунку

**найгірший час у класі з додаванням 60 хвилин штрафу** та з урахуванням відповідного штрафу за кожен пропущений піст контролю – КВ, КП, КС, РКП, чи навігаційну точку, за рішенням Директора.

## **12 . ФІНІШ ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ. РЕСТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ**

**12.1.** Змагальні Ділянки закінчуються фінішем з ходу. Зупинку між жовтим попереджувальним знаком та знаком «СТОП» заборонено. Про будь-яке порушення буде повідомлено Спортивним Комісарам. Хронометраж буде вестись на фінішній лінії з використанням фотофінішу та буде дубльований хронометрами. Повинні вестись два окремі протоколи хронометражу фінішу, основного та дублюючого хронометражного приладу. В разі виходу з ладу електронного фіксуючого приладу, Спортивні Комісари мають право підбити підсумки даної Змагальної Ділянки за протоколами резервного (дублюючого) хронометражу. На фініші Змагальних Ділянок хронометристи повинні розташовуватись на рівні лінії хронометражу, яку відмічено знаком с картатим прапором на червоному тлі.

**12.2.** Екіпаж повинен зупинитися на пункті Стоп, який позначено знаком «СТОП», для запису в контрольну карту Змагальної ділянки свого часу фінішу (години, хвилини, секунди та десяті долі секунди). Знак «STOP» на червоному тлі встановлюється приблизно на 100-300 метрів далі за лінією фінішу. В будь-якому разі відстань від лінії фінішу до знака «STOP» повинна гарантувати екіпажу можливість повної та безпечної зупинки автомобіля, не вдаючись при цьому до екстреного гальмування. Якщо хронометристи не можуть повідомити точний час фінішу комісарам негайно, останні тільки ставлять штамп в контрольній карті Змагальної Ділянки екіпажу, а час буде записано в наступній зоні нейтралізації або на контролі регрупінгу.

Якщо екіпаж не зміг зупинитися біля стола контролю на посту «СТОП», він повинен негайно залишити межу зони контролю. Штурман екіпажу повинен повернутися до контролю пішки з метою відмітки Карнету (без пеналізації). Рух заднім ходом в зоні контролю посту «СТОП» суворо заборонений і призведе до виключення екіпажу із змагання

**12.3.** Якщо проходження Змагальної Ділянки буде остаточно зупинене до проходження останнього екіпажу з будь-якої причини, класифікація ділянки може бути встановлена шляхом встановлення екіпажам, яких стосуються обставини переривання, найгіршого часу, реалізованого до зупинки змагання.

Ця класифікація може здійснюватися, навіть якщо тільки один екіпаж зміг пройти на маршрут у нормальних умовах змагання.

Застосування цього положення залишається у компетенції виключно Колегії Спортивних Комісарів після представлення Дирекцією Змагання звіту про мотиви переривання.

У випадку, якщо Колегія ставить під сумнів сам принцип достовірності найгіршого часу, показаного у змаганні, вона може вибрати вихідним один із часів, який вона вважатиме найбільш прийнятним серед чотирьох інших найгірших часів.

Втім, жоден екіпаж, який повністю або частково несе відповідальність за зупинку Змагальної Ділянки, не зможе отримати вигоду з цієї ситуації.

**12.4.** Будь-які екіпажі, які не в змозі закінчити Секцію, можуть прийняти Ре-старт в крос-кантрі ралі на початку наступної Секції. Якщо екіпажі не бажають прийняти Ре-старт, вони мають заповнити відповідну форму сходу, яка знаходиться в задній частині Дорожньої книги, та якомога швидше передати її Промоутеру та/або до Штабу змагання.

Після того, як Директора змагання було проінформовано стосовно сходу, екіпажі можуть закінчити СД, здавши свою Карту часу, на яку фактичний час СД не ставиться.

В разі відсутності фінішу на попередній секції, екіпаж учасника може прийняти Ре-старт з будь-якої наступної Секції. Штрафний Час буде зараховано за кожен СД, на якому відповідний учасник джип-спринту не фінішував, або не вийшов на старт.



Всім екіпажам, які приймають Ре-старт, буде призначено наступні часові штрафи: для кожної пропущеної СД або ССД: **найгірший час у класі з додаванням 60 хвилин штрафу**, з урахуванням відповідного штрафу за кожен пропущений піст контролю – КВ, КП, КС, РКП, чи навігаційну точку.

Якщо схід відбувається після останньої СД або ССД Дня, буде вважатися, що екіпажі пропустили цю останню СД або ССД.

Будь-які екіпажі, які зійшли на останній Секції, з технічних (або інших) причин або фактично не фінішували на фінішному КЧ змагання, місце на змаганні не отримують.

### **13. ПРАВИЛА ЗАКРИТОГО ПАРКУ. РЕГРУПІНГ**

#### **13.1.** Автомобілі підкорюються правилам Закритого Парку:

- З моменту, коли автомобілі в'їжджають в зону регрупінгу або в зону кінця Етапу, і до моменту, коли вони залишають її;

- З моменту, коли автомобілі в'їжджають в зону контролю, і до моменту, коли вони залишають її;

- З моменту, коли автомобілі досягнуть кінця змагання, і до моменту, коли Спортивні Комісари дозволять відкрити Закритий Парк.

#### **13.2.** Персонал, що має доступ в ЗП:

- Як тільки автомобіль встановлено в ЗП, двигун має бути зупинений, а екіпаж повинен залишити Закритий Парк. Ніхто, крім офіційних осіб, які виконують службові обов'язки, не допускається в Закритий Парк.

- Екіпажі можуть увійти до Закритого Парку за 15 хвилин до їхнього часу старту.

**13.3.** Тільки офіційним особам при виконанні службових обов'язків та/або членам екіпажу дозволено штовхати автомобіль, що змагається, в ЗП.

**13.4.** Як виняток із правил закритого парку та у присутності офіційного представника екіпажі можуть, знаходячись у закритому парку на старті, у зоні регрупінгу або наприкінці етапу, виконувати наступні дії:

- Заміну однієї чи двох проколотих або пошкоджених шин, використовуючи обладнання, яке є на борту;

- Установку нового лобового скла із сторонньою допомогою за наявності згоди Директора змагання;

- Перевірку та/або зменшення тиску в шинах.

Ці дії мають бути завершені до старту, інакше буде накладений штраф розміром в одну хвилину за кожну хвилину затримки.

**13.5.** Перед виїздом із закритого парку командам дозволяється залишити тент і зовнішню акумуляторну батарею за межами закритого парку.

**13.6.** Ремонт в закритому парку. Автомобіль, який не може виконати старт, може штовхатися екіпажем, офіційними представниками й іншими екіпажами, які беруть участь у змаганні, до закінчення зони контролю. У цьому випадку буде накладений штраф розміром у 10 хвилин. Запуск двигуна може виконуватися за допомогою зовнішньої акумуляторної батареї, яка може бути принесена членом екіпажу під спостереженням офіційного представника змагання. Така батарея має бути основною в автомобілі-учаснику. Буксирування або штовхання іншим автомобілем у закритому парку заборонене, під загрозою виключення зі змагання.

**13.7.** Якщо технічні інспектори вважають, що стан автомобіля досить поганий і це може вплинути на рівень безпеки, то можливий ремонт автомобіля в закритому парку під спостереженням технічного інспектора. Час у цілих хвилинах, витрачений на такий ремонт, буде додано до штрафного часу учасника цього етапу. Після закінчення ремонту буде призначений новий час старту. Якщо ремонт зайняв понад 30 хвилин, на учасника буде

накладений фіксований штраф (якщо використовується), або ж учасник буде виключений зі змагання. Якщо в результаті ремонту екіпаж запізниться до часу старту, який було призначено спочатку, він отримає новий час старту.

**13.8.** Проста заміна скла, або з рихтуванням кузова. Як виняток, під наглядом відповідних комісарів або технічних контролерів, екіпаж може замінити лобове або заднє скло з можливістю допомоги 3 членів команди. Ці роботи повинні бути закінчено до часу старту, в іншому разі буде накладено пеналізацію 15 хвилин та призначено новий часу старту.

**13.9.1.** Прибувши на пост контролю Регрупінгу, екіпажі отримають інструкції щодо їхнього часу старту. По тому вони повинні провести свої автомобілі безпосередньо в зону Закритого Парку. Двигуни мають бути вимкнені, а екіпажі повинні залишити Закритий Парк. Якщо парк Регрупінгу не перевищує 15 хвилин, екіпажі можуть залишатися в цьому парку Регрупінгу.

**13.9.2.** Після проведення Регрупінгу (ущільнення каналу) протягом Дня, автомобілі повинні стартувати в порядку, в якому вони почали попередню секцію.

## **14. БЕЗПЕКА УЧАСНИКІВ**

**14.1.** Під час проходження Змагальної Ділянки, знаходячись в автомобілі, екіпаж повинен бути екіпірований твердими захисними шоломами та одягом, який закриває всі частині тіла крім кистей рук, шиї та обличчя, бути пристебнутим ременями безпеки.

У разі порушення вище вказаних вимог - екіпаж пеналізується згідно рішення Директора аж до виключення зі змагання.

**14.2.** Кожна дорожня книга повинна містити перед останньою обкладинкою (в згорнутому вигляді) розміру А4 червоний знак «SOS» та на обороті зелений знак «OK».

В разі нещасного випадку, коли потребується термінове медичне втручання, червоний знак «SOS» має бути негайно показаний всім наступним автомобілям та гелікоптерам, які намагатимуться надати допомогу.

Будь-які екіпажі, яким показано червоний знак «SOS», або які бачать автомобіль, що потерпів аварію, а обидва члени екіпажу помічені в автомобілі, але не показують червоний знак «SOS», повинні негайно зупинитися, щоб надати допомогу. Всі наступні автомобілі повинні також зупинитися. Другий автомобіль повинен продовжити рух до наступного радіо посту для передачі повідомлення про аварію. Наступні автомобілі повинні надати вільний проїзд рятувальним автомобілям. Про будь-який екіпаж, що порушив це правило, але мав можливість його виконати, буде повідомлено Спортивним Комісарам.

В разі аварії без постраждалих, які потребують негайної медичної допомоги, зелений знак «OK» має бути ясно показаний всім наступним автомобілям та гелікоптерам, які намагаються надати допомогу. На екіпажі, які не виконують вимоги даного пункту, будуть накладені штрафні санкції рішенням Спортивних Комісарів.

Якщо екіпажі залишають транспортний засіб, знак «OK» має бути розташований таким чином, щоб це було ясно видно іншим учасникам змагання. Дорожні книги повинні містити сторінки, які б описували дії членів екіпажу в разі утворення нещасного випадку.

**14.3.** Будь-який екіпаж, що зійшов, повинен повідомити про свій схід промоутера якомога раніше, за винятком форс-мажорних випадків. Будь-які екіпажі, що не повідомили про свій схід, будуть оштрафовані на розсуд Спортивних Комісарів.

Якщо екіпажі залучені до нещасного випадку, при якому глядач отримує фізичну травму, водій або штурман повинні повідомити про це на наступний радіо пост, який точно визначений в дорожній книзі та позначений на трасі крос-кантрі ралі.

Автомобіль і екіпаж, який спричинив аварію, особливо з постраждалими третіми особами, повинен залишатися на місці пригоди для проведення передбачених

законодавством дій. Питання його подальшої участі у змаганнях буде вирішуватися Колегією Спортивних Комісарів після проведення передбачених законодавством заходів та дозволу Головного Лікаря змагання.

**14.4.** Кожен автомобіль, що змагається, повинен мати на борту червоний світло-відбиваючий трикутник, який, в разі зупинки автомобіля на Змагальній Ділянці, має бути поставлений членом екіпажу в добре помітному місці не менш ніж в 50 м позаду автомобіля, з метою попередження наступних автомобілів. Будь-який екіпаж, який порушить це правило, буде підлягати пеналізації на розсуд Спортивних Комісарів. Цей трикутник має бути встановлено, навіть якщо автомобіль знаходиться поза дорогою.

**14.5.** Сервісні парки. Максимальна дозволена швидкість в сервісних парках – 10 км/год. Для безпеки глядачів, організатори повинні забезпечити окрему доріжку для автомобілів, і окрему для глядачів.

Сервіс повинен здійснюватися тільки в містах, визначених Організатором та позначених в Дорожній книзі.

«Нейтралізація» часу екіпажу на час, який він вичерпав на сервіс, не проводиться. Сервіс здійснюється за рахунок кваліфікаційного часу екіпажу (за рахунок власного часу).

**14.6.** Дозаправка повинна здійснюватись тільки в Заправочних зонах, визначених Промоутерами і позначених у Дорожній книзі.

Зони заправки можуть мати вхідне і вихідне КЧ, а також можуть бути без КЧ за рахунок кваліфікаційного часу екіпажу (за рахунок власного часу).

Зони заправки можуть розташовуватися відразу за Зонами сервісу. Дозволяється сполучати вихідне КЧ Зони сервісу і вхідне КЧ Зони заправки.

Максимальний "нейтралізований" (врахований) час, що рекомендується для Зони заправки – 15 хвилин. У такому випадку Організатори повинні зупинити в Заправочній зоні всі транспортні засоби.

В усіх Заправочних зонах діє обмеження швидкості до 5 км/ч.

У Заправочних зонах заборонено починати які-небудь дії, не зв'язані безпосередньо з дозаправкою.

Механікам рекомендується надягати уніформу з вогнетривкого матеріалу. За дозаправку відповідає тільки учасник змагання.

Під час усього процесу заправки двигуни транспортних засобів працювати не повинні.

Екіпажам рекомендується залишити машини на час дозаправки. Якщо члени екіпажу все-таки залишаються в автомобілі, ремені безпеки повинні бути розцібнуті.

У випадку поломки транспортний засіб має бути відбуксований із Заправочної зони без накладення штрафу.

## **15. ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРЕМОЖЦІВ В ІНДИВІДУАЛЬНОМУ ЗАЛІКУ**

**15.1.** Змагання включене проводяться у таких залікових групах: «Open SPORT», «3000 SPORT», «TUNING», «Open STANDART», «3000 STANDART», «TEAM», згідно даного регламенту. Призові місця визначаються за найменшою сумою часу набраних екіпажем з урахуванням штрафів.

**15.2.** Змагання в заліковій групі проводиться не залежно від кількості заявлених автомобілів. Якщо кількість заявлених учасників у певній заліковій групі на певному етапі становить менше 3, нагородження у цій заліковій групі не проводиться.

## **16. ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРЕМОЖЦІВ У ЗАЛІКУ КОМАНД**

**16.1.** До участі у змаганні на етапі Кубку допускаються команди, які мають обов'язкові документи, але з наступними кількісними обмеженнями у складі; не менше двох та не більше чотирьох екіпажів не менше чім у двох залікових групах.

**16.2.** Першість на кожному змаганні серед команд визначається по найбільшій кількості очок, набраних 2 кращими екіпажами, в заліковому класі згідно таблиці;

	Кількість допущених автомобілів у класі							
	8 і більше	7	6	5	4	3	2	1
Місце	Нараховані очки							
1	100	80	60	50	40	30	20	10
2	80	60	50	40	30	20	10	
3	60	50	40	30	20	10		
4	50	40	30	20	10			
5	40	30	20	10				
6	30	20	10					
7	20	10						
8	10							
9 і далі	0							

**16.3.** Якщо команди набрали однакову кількість очок, першість визначається за кращим часом двох кращих екіпажів на останньому ЗД, з урахуванням штрафів на ньому.

## **17. СПІРНІ ПИТАННЯ, ПРОТЕСТИ ТА АПЕЛЯЦІЇ**

### **17.1. Процедура прийняття рішень в спірних питаннях**

**17.1.1.** Будь-яке порушення Представниками та Екіпажами даних Правил та/або іншої регламентації ФАУ карається пеналізацією.

**17.1.2.** Директор змагання вправі прийняти рішення щодо пеналізації, якщо вирішення питання про покарання за певне порушення не віднесено даними Правилами до компетенції Спортивних Комісарів. Втім, будь-яке рішення щодо пеналізації має бути затвердженим Спортивними Комісарами.

**17.1.3.** У випадках, коли за певне порушення даних Правил або іншої регламентації ФАУ передбачене покарання в вигляді виключення з крос-кантрі ралі, рішення про таке покарання приймається тільки Спортивними Комісарами і тільки в кінці Дня або крос-кантрі ралі, якщо інше прямо не передбачено даними Правилами, і тільки після вивчення всіх обставин порушення. Представник, чий Екіпаж підлягає такому покаранню, повинен отримати можливість представити власні виправдання.

**17.1.4.** Спортивні Комісари вправі застосувати інше покарання у відповідності до НСК ФАУ за наявності обставин, які зменшують ступінь провини Представника або Екіпажу. Такі обставини повинні бути вивчені Спортивними Комісарами при прийнятті рішення про покарання та опубліковані.

**17.1.5.** Будь-яка некоректна, обманна або неспортивна дія, скоєна Представником або членом Екіпажу, повинна бути розглянута Спортивними Комісарами, які мають право застосувати будь-які штрафні санкції аж до виключення з крос-кантрі ралі.

**17.1.6.** Представник вправі викласти всі обставини, що можуть, на його думку, вплинути на прийняття рішень стосовно пеналізації або інших питань, які торкаються інтересів Представника, в письмовій заяві на ім'я Директора змагання, яка передається Директорові змагання або Офіцеру по зв'язках з Представниками. Обставини, які викладено в таких заявах, повинні бути вивчені Директором змагання, а рішення доведено до Представника.

**17.1.7.** Директор змагання зобов'язаний передати заяву Представника на розгляд Спортивним Комісарам, якщо прийняття рішення стосовно даного питання відноситься до їхньої компетенції.

**17.2.** Подача протесту або апеляції

Всі протести та/або апеляції повинні бути подані у суворій відповідності до порядку та часу подачі протестів та апеляцій визначених у Статтях 13 та 14 НСК ФАУ.

**17.3.** Внесок при поданні протесту

Розмір внеску Представника при поданні протесту – **4000 грн.**

**17.4.** Депозит

Якщо протест потребує зняття та розборку різноманітних частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система, електрообладнання, кузов тощо), з подальшою зборкою, протестуючий повинен внести додатковий депозит, окреслений в Додатковому Регламенті змагання:

- **4000 грн.** за перевірку однієї з частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система тощо), яка не потребує розбирання агрегату;
- **6000 грн.** за перевірку однієї з частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система тощо), яка потребує розбирання агрегату.

**17.5.** Витрати

**17.5.1.** Витрати, пов'язані з роботою та транспортування автомобіля, будуть покриті протестуючим, якщо протест необґрунтований, або Представником, проти якого подано протест, якщо його задоволено.

**17.5.2.** Якщо протест необґрунтований або витрати, пов'язані з його розглядом, підтверджені технічним комісаром, перевищують суму депозиту, різницю вносить Представник, що подав протест. Якщо витрати менші, різниця повертається.

**17.6.** Апеляція

Внесок при поданні апеляції у ФАУ – **6000 гривень**

**Додаток №1 Термінологія**

**Змагання з крос-кантрі ралі;** змагання на позашляховиках та UTV, які відповідають вимогам даного регламенту та додатків, тривалістю 2 дні, **з загальною дистанцією СД від 200 до 600 кілометрів, дистанція одного СД повинна бути від 40 до 100 кілометрів.** Змагання являє собою гонку що проходить по маршруту на пересіченій місцевості з застосуванням спеціальних ділянок, які треба пройти вірно, та пройти або зібрати відмітки на контрольних постах чи точках, позначених відповідними знаками або відповідним чином.

**Бюлетень:** офіційний документ, що є невід'ємною частиною Індивідуального Регламенту і призначений для публікації змін, пояснень і доповнень до останнього. Бюлетені повинні бути пронумеровані і датовані.

Бюлетені випускаються і підписуються:

▪ Промоутером (Організатором) – до початку Адміністративних перевірок. Ці Бюлетені підлягають візуванню Головою Комітетом спеціальних позашляхових змагань (за винятком можливих змін оголошеного маршруту і розкладу);

▪ Директором змагання – протягом усього змагання.

Екіпажі повинні підтвердити факт одержання/ознайомлення з Бюлетенем підписом одного члена екіпажа. Усі Бюлетені повинні видаватися в письмовій формі, на папері жовтого кольору і публікуватися на Офіційному табло інформації і (при необхідності) на видному місці на Суддівських посадах.

**Буксирування:** будь-які засоби, що змушують автомобіль рухатися (так само і пересування автомобіля за допомогою стартера), крім звичайних способів пересування за допомогою механічної роботи двигуна.

**Брифінг:** інструктаж, що проводиться Директором змагання або його Заступником; участь у ньому є обов'язковою для всіх екіпажів. Екіпаж повинен бути представлений на брифінгу як мінімум одним водієм.

**Бортовий контролер (БК):** прилад, який використовуючи глобальну систему позиціонування (GPS) записує на носій інформації дані про позицію, рух, зміну напрямку руху, швидкість з інтервалом запису мінімально 1 сек. і погрішністю позиціонування максимум 20 метрів. Наявність бортових контролерів повинно описуватися в Індивідуальному Регламенті.

**Бівуак, Зона розміщення:** зона, передбачена Організатором, розташована між пунктами Контролю Часу (КЧ) на фініші етапу і КЧ на старті наступного етапу. На Бівуаку може бути проведений Регрупув. Дана зона повинна бути відзначена в Дорожній книзі. При розташуванні Бівуаку в польових умовах.

На Бівуаку повинно бути розташовано Офіційне табло інформації.

**Дорожній сектор:** частина маршруту з заданою нормою часу між двома послідовними пунктами КЧ.

**Зона обмеження швидкості (ОШ):** зона де максимальна швидкість автомобіля обмежена. На одному змаганні максимальна дистанція зон ОШ не повинна перевищувати 10% від загальної кількості траси тралу.

**Зона сервісу:** місце для проведення сервісних робіт:

- має вхідне і вихідне КЧ, якщо сервісні роботи проводяться на ЗД, за рахунок нейтралізації;

- має вхідне і вихідне КЧ, якщо сервісні роботи проводяться наприкінці етапу чи Дорожнього сектора;

- не обмежене вхідним і вихідним КЧ, якщо сервіс відбувається за рахунок норми часу учасника.

**Закритий Парк:** територія, на якій будь-який ремонт, заправка і зовнішня допомога заборонені, за винятком випадків, спеціально передбачених Індивідуальним Регламентом.

**Інформаційна записка:** інформація, надана Організатором і/чи Директором змагання екіпажам, що, після прочитання, повинні підтвердити факт ознайомлення підписом одного з членів екіпажа. Інформація повинна вміщати статус та ступінь обов'язковості виконання можливих вимог, доведених до екіпажу з допомогою інформаційної записки. У випадку, якщо інформація, обов'язкова для виконання учасниками змагання, порядок подання такої інформації повинен відповідати процедурі подання Бюлетеню.

**Контрольна Карта (Карнет):** документ, що видається Організатором, у якому відмічається факт і/чи час проходження суддівських пунктів під час змагання.

**Контрольна точка (КТ):** Точка, задана у вигляді GPS координат, позначена в дорожній книзі. КТ обов'язкова для взяття учасником. Погрішність проходження — щонайбільше 30 м у радіусі від центру КТ.

**Маршрут:** встановлена Організатором траса змагання.

**Маршрутний лист:** офіційний документ, що повністю описує маршрут руху екіпажу через контрольні пости, містить нормативи часу, розклад руху 1-го автомобіля.

**Максимально дозволений час (часовий норматив):** встановлений Організатором і зазначений в Маршрутному листі і Карнеті (Контрольній Kartі) максимальний час, на подолання екіпажами загальної дистанції етапу(дня) Екіпаж, що перевищив даний час (норматив) буде покараний від простого штрафу до виключення зі змагань. Після закінчення Часового Нормативу + 60 хвилин, контрольні пункти для даного учасника вважаються закритими.

**Навігаційний етап/зона:** етап/зона з точно невизначеним маршрутом, що проходить з/без Дорожньої Книги (частково чи повністю) і/чи по карті. Контрольні пункти проходження (КП), які можна легко і точно визначити на місцевості, повинні бути

зазначені географічно (із указівкою широти і довготи), картографічно (координати), чи представлені з указівкою кілометражу, чи схем малюнків у Дорожній Книзі і/чи на карті. Наявність навігаційних зон у маршруті змагання повинна застерігатись в Індивідуальному Регламенті.

**Норма Часу:** це час (у годинах і хвилинах), встановлений Організатором, для проходження Дорожнього Сектора. Екіпаж, що відхилився від установленої Норми Часу, пеналізується за кожну хвилину відхилення згідно даного регламенту.

**Прилад GPS:** прилад здатний за допомоги супутників позиціонувати положення (координати) користувача, записати та відтворити інформацію на екрані.

**Період Нейтралізації:** час, на який Організатор може зупинити екіпажі, що беруть участь у міні-рейді.

**Реєстратор даних (Р.Д.):** Прилад, який, використовуючи глобальну систему позиціонування (GPS), записує дані про позицію, рух, зміну напрямку, швидкість та інші дані, які можуть знадобитися для контролю проходження траси. Р.Д. має зчитувати дані з мінімальним інтервалом 1 сек і погрішністю позиціонування максимум 40 метрів. Ця система має працювати при проходженні будь-якого Етапу і має безпосередньо підключатися до акумулятору автомобіля, відключення системи має бути вимкнене.

Інструкції для експлуатації пристрою надаються виробником і мають бути оформлені у формі додатку до індивідуального регламенту.

**Регрупуінг:** це зупинка, призначена організаторами в закритому парку, у якому є пункт контролю часу на вході та виході.

Метою регрупуінгу є зменшення інтервалів, які можуть виникнути між екіпажами в результаті запізень або виходу із змагання, а також дотримання часу проведення змагання.

Час зупинки може бути різним для різних екіпажів.

Після прибуття в місце регрупуінгу екіпажі передають контролеру свої контрольні карти. Вони одержують інструкції щодо свого часу старту. Після цього вони мають негайно, без зволікань поставити автомобіль у закритий парк. Порядок старту буде залежати від часу прибуття в пункт контролю часу в місці регрупуінгу, якщо інший порядок не буде встановлений Директором змагання.

**Реальний час:** час, реально витрачений екіпажем на проходження сектору зв'язку.

**Ремонтні роботи (ремонт):** виправлення ушкоджень, заміна елементів, деталей і агрегатів, лагодження, а так само будь-які регулювальні, мастильні, діагностичні, заправні роботи і технічне обслуговування, проведені силами екіпажу з можливим залученням членів інших екіпажів, що змагаються, і з використанням матеріалів і інструментів, що знаходяться на борті автомобілів, що змагаються.

**Сервіс:** будь-яка допомога в ремонтних роботах, зроблена не членами екіпажів, що змагаються, а також використання чи одержання екіпажем будь-яких матеріалів (твердих чи рідких), запасних частин, інструментів чи устаткування, що транспортуються не на борту автомобілів що змагаються (крім води, їжі та медикаментів).

**Технічний паспорт транспортного засобу:** документ, виданий Державними органами. Цей документ підтверджує реєстрацію даного технічного засобу в органах Державної автоінспекції та містить загальні технічні дані транспортного засобу.

**Технічний паспорт транспортного засобу для автомобільного спорту:** документ, виданий ФАУ чи ФІА. Цей паспорт повинен надаватися за вимогою Технічних контролерів.

**Установка вказівників:** тільки в Бахах, установка показників напрямку, передбачених організатором не розглядається як обслуговування чи допомога з боку.

**Фіксований штраф (пеналізація):** пеналізація, застосовувана в змаганнях з джип спринту для заміни зняття зі змагання. Дає можливість покараному екіпажу продовжувати змагання в нормальних умовах. Фіксована пеналізація виражається в часі, що додається до інших пеналізацій, якими вже покараний екіпаж відповідно до Індивідуального Регламенту. Фіксовані пеналізації встановлюються у Індивідуальному регламенті змагання (додатках до нього). Фіксовані пеналізації застосовувані замість виключення зі змагання, можуть застосовуватися тільки один раз за змагання і не можуть бути менш нормативу того етапу, на якому зафіксоване порушення + 1 година.

**Час припинення функціонування контрольних постів:** час фактичного припинення роботи контрольних постів. Цей час розраховується як норма проходження всієї дистанції для учасника який стартував останнім + 30 хвилин.

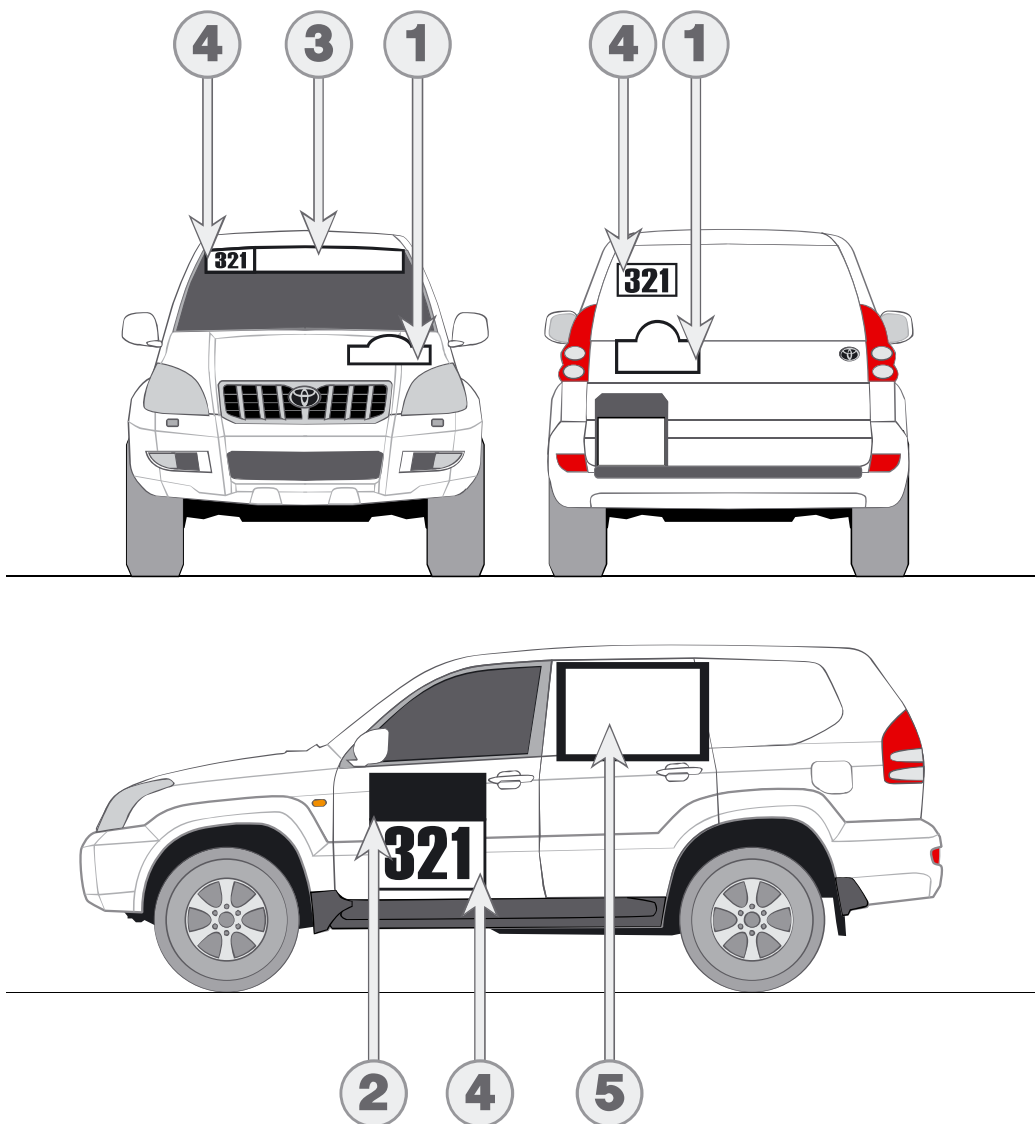
**Час проведення джип спринту:** змагання починається з Адміністративних перевірок і/чи Передстартового огляду (включаючи перевірки запасних вузлів і агрегатів автомобіля, якщо Організатор вважає це потрібним), і закінчується самим пізнім з наступних моментів:

- завершення часу подачі Протестів чи закінчення їхнього слухання;
- закінчення Адміністративних перевірок і Технічної Інспекції після змагань;
- закінчення вручення призів.

**Етап:** частини змагання, розділені не менш ніж 6-годинною перервою.

**Екіпаж:** використовується в цілому, маються на увазі 1-й и 2-й водії.

## Додаток №2 Розміщення наклейок на автомобілях



1. Емблеми змагання
2. Заброневане місце обов'язкової реклама
3. Заброневане місце обов'язкової реклама
4. Стартові номери.

Бортові номери – Чорні цифри на білому фоні, 400 мм по горизонталі та 300 мм по вертикалі, висота шрифту 220 мм.

Передній та задній номери - Чорні цифри на білому фоні, 200 мм по горизонталі та 120 мм по вертикалі, висота шрифту 100 мм.

5. Заброневане місце обов'язкової реклами



## Додаток №3 «Технічні вимоги до транспортних засобів, які допускаються до участі у змаганні по крос-кантрі ралі»

### ЗМІСТ

#### 1. ТЕХНІЧНИ ВИМОГИ ДО ТРАСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

#### 2. ТЕХНІЧНИ ВИМОГИ ДЛЯ ЗАЛІКІВ «Open STANDART» та «3000 STANDART»

#### 3. ТЕХНІЧНИ ВИМОГИ ДЛЯ ЗАЛІКУ «TUNING»

#### 4. ТЕХНІЧНИ ВИМОГИ ДЛЯ ЗАЛІКІВ «Open SPORT» та «3000 SPORT»

Додаток №1. «Ст. 255 ст. 8.2-8.3. додатку "J" МСК ФІА»

Додаток №2. «Ст. 255 ст. 5.8.3, додатку "J" МСК ФІА.»

Додаток №3. «8.3.2.3 Мінімальна конфігурація каркаса безпеки: ст. 253 додатка «J» МСК»

Додаток №4. «СТАТТЯ 16. СИДІННЯ, ТОЧКА КРІПЛЕННЯ Й ОПОРИ ст. 253 додатка «J» МСК.»

Додаток №5 «СТАТТЯ 6.РЕМЕНІ БЕЗПЕКИ ст. 253 додатка «J» МСК.»

#### 1. ТЕХНІЧНИ ВИМОГИ ДО ТРАСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

**1.1.** До участі у змаганні крос-кантрі ралі допускаються автомобілі підвищеної прохідності із закритим кузовом, з приводом 4x4 або 4x2 обладнанні як мінімум двома сидіннями, з приведеним робочим об'ємом двигуна, що мають державну реєстрацію, відповідають вимогам Правил Дорожнього Руху та «Технічні вимоги до транспортних засобів, які допускаються до участі у змаганні по крос-кантрі ралі», які допускаються до участі у змаганнях крос-кантрі ралі.

**1.2.** Групи. Автомобілі можуть брати участь у змаганні в таких залікових групах:

<b>Залікова група</b>	<b>Вимоги до автомобілів</b>
«Open SPORT»	Автомобілі обладнані каркасом безпеки з любими тюнінгом, приведеним робочим об'ємом двигуна більше 3000 см3.
«3000 SPORT»	Автомобілі обладнані каркасом безпеки з любими тюнінгом, приведеним робочим об'ємом двигуна до 3000 см3.
«TUNING»	Автомобілі стандартні серійні обов'язковими обладнані центральною головною дугою безпеки, та дозволеним тюнінгом, з вільним робочим об'ємом двигуна.
«Open STANDART»	Автомобілі стандартні серійні без каркасу безпеки, приведеним робочим об'ємом двигуна більше 3000 см3.
«3000 STANDART»	Автомобілі стандартні серійні без каркасу безпеки, приведеним робочим об'ємом двигуна до 3000 см3.

**1.3.** Еквівалентний робочий об'єм бензинового двигуна обладнаного системою наддуву або компресором враховується з коефіцієнтом 1.7, згідно ст. 252 додатку «J» МСК ФІА. Роторні бензинові двигуни враховуються з коефіцієнтом 1.5. Еквівалентний робочий об'єм дизельного двигуна без системи наддуву враховується з коефіцієнтом 1.0, обладнаного системою наддуву враховується з коефіцієнтом 1.2, обладнаного системою безпосереднього впорскування палива (типу CDTI та ін.) враховується з коефіцієнтом 1.5.

**1.4.1** Автомобілі можуть брати участь в групах «Open SPORT» та «3000 SPORT», як що вони обладнані каркасом та засобом безпеки, відповідно вимогам ст. 253 додатку "J" МСК ФІА, а також серійні автомобілі обладнані каркасом безпеки мінімальної конфігурації, відповідно вимогам параграфу 8.3.2.3 ст. 253 додатку "J" МСК ФІА.

**1.4.2.** Автомобілі можуть брати участь в групі «TUNING» якщо вони обладнані центральною головною дугою безпеки та задніми опорами (згідно схеми).

**1.4.3.** У групах «Open STANDART» та «3000 STANDART» застосування будь-яких каркасів безпеки заборонено.

**1.5.** Для усіх класів дозволено застосування будь яких шин та дисків. Забороняється застосування шин типу «докатка», трейлерних та коліс для сільгосптехніки, та таких, що мають відшарування протектора й ушкодження каркаса. В автомобілі допускається наявність не більше двох запасних коліс. Застосування шипів може бути дозволено згідно індивідуального регламенту.

**1.6.** Обов'язкові дорожні захисні автомобільні або мотоциклетні шоломи, також які визнані ФІА або що мають сертифікацію ЄС (знак «Е» із цифрою в колі). Дозволяється використання шоломів BritishStandartIntuition BS 6685 тип А. Рекомендовано застосування комбінезонів із дійсною або простроченою омологацією або комбінезонів для картингу.

**1.7.** Кожен автомобіль повинен бути укомплектований:

- знаком аварійної зупинки,
- медичною аптечкою,
- буксирним тросом довжиною від 4-х до 6-ти метрів,
- вогнегасниками з сумарною масою заряду не менш 2-х кг. Наявність вогнегасника з строком необхідного планового обслуговування, що настав – не допускається.
- запасним колесом, домкратом та балонним ключем (дозволяється використання хрестообразного ключа та його модифікацій), які мають бути міцно укріпленні виключно в багажному відділенні.

**1.8.** Рекомендується застосування ременів безпеки, що складаються з двох плечових і одного поясного ременя та мають що найменше три точки кріплення до кузова. Допускається застосування тільки ременів, що мають сертифікацію ЄС (знак «Є» з цифрою в колі) так званих «клубних ременів» або ременів, що відповідають стандартам ФІА:

8853 – 1985, 8854 – 1991 тільки до 31.12.2007 р.

8853 – 1998, 8854 – 1998.

При встановленні сидінь спортивного типу дозволено використання тільки ременів безпеки вказаних в п. ст. 253 додатка «J» МСК.

## **2. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ ЗАЛІКІВ «Open STANDART» та «3000 STANDART»**

Автомобілі у стандартній комплектації, в яких;

### **2.1. Заборонено;**

- будь які варіанти переобладнання що потребують зміну кріплень штатних деталей, двигуна, трансмісії підвіски т. д. та їх заміну на інші.
- видаляти або змінювати елементи безпеки.
- видаляти будь які елементи салону.

### **2.2. Дозволено;**

- Встановлювати спортивні сидіння типу "ківш" дозволяється ті які мають діючу омологацію або її втратили, знаходяться у справному стані, кронштейни їхнього кріплення відповідають вимогам ст. 253 додатка «J» МСК, та встановлені чотирьохточкові ремені безпеки, також рекомендовано встановлювати з фіксацією за допомогою зварювання або інструменту, захисної дуги в салоні автомобіля.

- Кермове колесо повинно бути оригінальне закріплене конструктивно заводським способом без перехідників, або омоологовані з перехідником, та мати замкнуту форму.

- Установка або заміна штатних: бамперів, порогів, накладок, багажників, шноркелів, зовнішніх декоративних елементів кузова.

### **3. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ ЗАЛІКУ «TUNING»**

Автомобілі у стандартній комплектації можуть брати участь, якщо вони обладнані центральною головною дугою безпеки та двома похилими розпірками, згідно Додатку №2.

#### **3.1. Заборонено;**

- Зміна штатних, двигуна, трансмісії, КПП.
- Тип приводу, повинен бути збережений оригінальний.
- Розміщення любых трубопроводів в салоні, крім випадків передбачених заводом виробником.
- Застосування деталей і вузлів гальм та кермового управління вільне, але повинно мати тип та штатне розташування передбачене заводом виробником.
- Зміни типу, конструкції або точок кріплення системи кермового управління, дозволена лише при наявності сертифікації, або схвалена виробником.
- Використання збірних дисків.

#### **3.2. Дозволено;**

- Діаметр циліндра та хід поршня не обмежені при збереженні оригінального блоку циліндрів.
- Піввісі, вали, шарніри та приводи вільні, але повинні мати штатне розташування передбачене заводом виробником.
- Система живлення вільна.
- Система запалення вільна.
- Система випуску вільна, але повинна бути розташована в місці передбаченому заводом виробником.
- Кількість опор двигуна не обмежена при збереженні оригінального розташування і кута нахилу двигуна.
- Система охолодження та її елементи – вільні при збереженні принципу (рідинне, повітряне) і місця розташування радіатора.
- Заміняти приводний вентилятор системи охолодження на електричний та навпаки.
- встановлення неоригінальних гальмівних дисків, за умови що їхні геометричні розміри повністю збігаються з оригінальними.
- перфорація поверхні дисків, але при цьому диск повинний залишатися суцільним.
- Шарніри підвіски, включаючи верхні опори стійок типу «Мак-Ферсон», вільні при збереженні оригінальних точок їхньої установки.
- Кронштейни розтяжок вільні.
- Амортизатори, пружини, торсіони та ресори – вільні, при збереженні оригінальних точок їхньої установки.
- Установка додаткових амортизаторів та кронштейнів їхнього кріплення.
- Зміна, зняття оригінальних і установка додаткових стабілізаторів поперечної стійкості.
- Стартер, генератор вільні при збереженні їхнього місця розташування.
- При зміні місця розташування АКБ, її кріплення і безпека повинні відповідати згідно додатку «J» МСК ФІА.
- Клеми АКБ повинні бути закриті діелектричним матеріалом.
- Зміна оригінальних і установка додаткових елементів електроустаткування.
- Зовнішні світлові прилади (основні і додаткові) повинні відповідати дійсним ПДР України.
- Зміна штатних бамперів та накладок на інші.
- При установці гражданських сидінь з іншої моделі автомобіля, повинні бути збережені оригінальні салазки та кронштейни кріплення до кузова. Інші варіанти кріплення повинні бути безпечними, що має затвердити Технічний Комісар.

- Встановлювати спортивні сидіння типу "ківш" дозволяється ті які мають діючу омологацію або її втратили, знаходяться у справному стані, кронштейни їхнього кріплення відповідають вимогам ст. 253 додатка «J» МСК, та встановлені чотирьохточкові ремені безпеки, також рекомендовано установлювати з фіксацією за допомогою зварювання або інструменту, захисної дуги в салоні автомобіля.

- Вилучати задні сидіння (подушки та спинки) з елементами кріплення. При цьому обов'язкова суцільна негорюча перегородка, що відокремлює салон від паливного баку або двигуна.

- Змінювати, але не вилучати, матеріал оббивки салону, в будь якому випадку не дозволяється демонтаж захисних елементів дверей (двірні карти).

- Кермове колесо повинно бути оригінальне закріплене конструктивно заводським способом без перехідників, або омологоване з перехідником, та мати замкнуту форму.

- Змінювати болти кріплення колеса на шпильки, при цьому кількість та діаметр шпильок не може бути зменшено чи збільшено. В будь-якому випадку шпильки не повинні виступати за площину встановленого комплектного колеса. Використання гайок з алюмінію – заборонено.

- Збільшення посадкового діаметра колісного диска не більше ніж на 2 дюйми, відносно розміру, передбаченого виготовлювачем для даної моделі.

- Застосування проставок коліс, при цьому комплектне колесо не повинне виступати за периметр автомобіля бачений зверху.

#### **4. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ ЗАЛІКІВ «Open SPORT» та «3000 SPORT»**

**5.1.** Автомобілі можуть брати участь як що вони обладнані каркасом та засобам безпеки, відповідно вимогам ст. 253 додатку "J" МСК ФІА (Додаток №3), а також серійні автомобілі обладнані каркасом безпеки мінімальної конфігурації, відповідно вимогам параграфу 8.3.2.3 ст. 253 додатку "J" МСК ФІА, та відповідають засобам безпеки згідно ст.253 Додатку «J» МСК ФІА а саме:

ст. 3 п.4 (вентиляція паливного відсіку),

ст. 5 (додаткові кріплення),

ст. 6 п.1,2,3 (паси безпеки),

ст. 7 (засоби пожежогасіння), дозволяється використання вогнегасників з масою заряду не менш 4-х кг с дійснім часом дії.

ст. 8 (каркас безпеки), автомобілі повинні бути обладнані каркасом безпеки мінімальної конфігурації, відповідно вимогам параграфу 8.3.2.3 ст. 253 додатку "J" МСК ФІА.

ст. 9 (оглядовість с заду),

ст. 10 (буксирувальні проушини),

ст. 13 (головний вимикач електрообладнання).

Кріплення АКБ у відповідності до ст. 255 ст. 5.8.3, додатку "J" МСК ФІА.

**5.2. Дозволено;** застосовувати будь які зміни агрегатів, деталей та конструкції автомобіля, які відповідати вимогам безпеки.

#### **Додаток №1 «Ст. 255 ст. 8.2.-8.3. додатку "J" МСК ФІА»**

### **8.2 Визначення**

#### **8.2.1) Клітка безпеки:**

Просторова трубчаста конструкція, встановлена в салоні автомобіля в безпосередній близькості від кузова й розроблена для запобігання серйозної деформації кузова (шасі) у випадку зіткнення або перевертання автомобіля.

#### **8.2.2) Дуга безпеки:**

Структурна трубчаста рама або петля з монтажними опорами.

#### **8.2.3) Головна дуга (малюнок 253-1):**

Структура, що полягає з майже вертикальної рами або петлі (максимальний кут +/- 10° до вертикалі), виконана з єдиного шматка труби й розташована поперек автомобіля безпосередньо за передніми сидіннями.

#### **8.2.4) Передня дуга (малюнок 253-1):**

Аналогічна головній дузі, але за формою й розташуванню іде за стійками й верхньою крайкою лобового скла.

#### **8.2.5) Поздовжня дуга (малюнок 253-2):**

Структура, що полягає з майже вертикальної рами або петлі, виконана з єдиного шматка труби й розташована подовжньо по правій або лівій стороні автомобіля.

Передня її стійка повинна проходити уздовж стійки лобового скла, а її задня стійка повинна бути майже вертикальної й повинна розташовуватися безпосередньо за передніми сидіннями.

#### **8.2.6) Поздовжня півдуга (малюнок 253-3):**

- це поздовжня дуга, що опирається позаду на головну дугу, яка й виконує роль задньої стійки

#### **8.2.7) Поздовжній елемент:**

Майже-Поздовжня труба (розпірка), що з'єднує вгорі головну й передню дуги.

#### **8.2.8) Поперечний елемент:**

Майже-Поперечна труба (розпірка) з'єднана вгорі поздовжні півдуги або поздовжні дуги.

#### **8.2.9) Діагональний елемент:**

Труба (розпірка), розташована поперечно:

між верхнім кутом головної дуги або верхнім кінцем поперечного елемента (у випадку поздовжньої дуги) з однієї сторони й нижньою крапкою кріплення дуги з іншої сторони;

або:

між верхнім кінцем похилої розпірки й нижньою крапкою кріплення похилої розпірки з іншої сторони.

#### **8.2.10) Знімні елементи:**

Елементи структури безпеки, які можуть бути зняті.

#### **8.2.11) Підсилювач каркаса:**

Підсилювальний елемент, закріплений на каркасі безпеки для поліпшення його міцності.

#### **8.2.12) Монтажна опора:**

Пластина, приварена до труби (стійці) дуги або до розпірки, для кріплення її болтами або зварюванням до несучої структури кузова або шасі, як правило, через підсилювальну пластину.

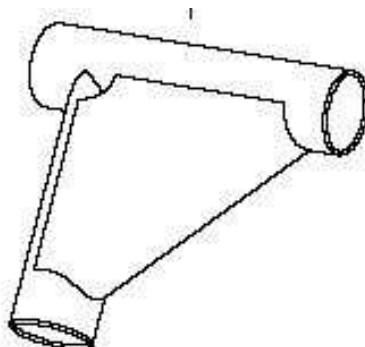
#### **8.2.13) Підсилювальна пластина:**

Металева пластина, закріплена на кузові або шасі під монтажною опорою й призначена для більш рівномірного розподілу навантажень на структуру кузова.

#### **8.2.14) Кутова косинка:**

Посилення згину або зчленування, виконане з вигнутого металевого аркуша U-Образної форми (Малюнок 253-34).

Товщина аркуша повинна бути не менш 1.0 мм. Кінці цього посилення повинні бути розташовані від вершини кута на відстані від 2 до 4 діаметрів найбільшої з, що з'єднуються труб.



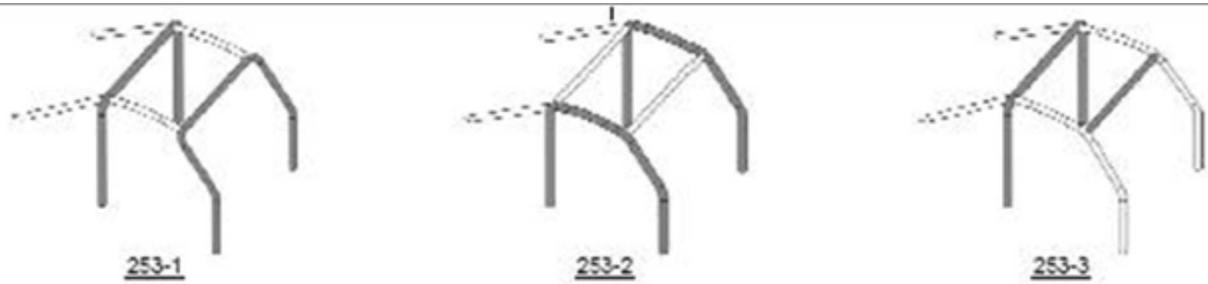
253-34

## 8.3 Вимоги

### 8.3.1) Основна структура

Основна структура повинна бути складено одним з нижченаведених способів:

- 1 Головна дуга + 1 Передня дуга + 2 Поздовжніх розпірки + 2 похилих розпірки + 6 монтажних опор (Малюнок 253-1) або
- 2 Поздовжніх дуги + 2 Поперечних розпірки + 2 похилих розпірки + 6 монтажних опор (Малюнок 253-2) або
- 1 Головна дуга + 2 Поздовжніх півдуги + 1 Поперечна розпірка + 2 похилих розпірки + 6 монтажних опор (Малюнок 253-3)



Вертикальна частина головної дуги повинна бути якнайближче до внутрішньої поверхні кузова. Передня стійка передньої дуги або поздовжньої дуги повинна за формою додержуватися стійки лобового скла й повинна мати тільки один вигин, причому нижня її частина повинна бути вертикальною. При побудові каркаса безпеки, з'єднання поперечних розпірок з поздовжніми дугами, з'єднання поздовжніх розпірок з передньою й головною дугами, так само як і з'єднання поздовжніх півдуг з головною дугою повинні бути розташовані на рівні даху.

У кожному разі, на рівні даху повинне бути не більш 4 рознімних з'єднань.

Похилі розпірки повинні бути приєднані на рівні даху й поблизу зовнішніх верхніх вигинів головної дуги, можливо - за допомогою рознімних з'єднань.

Вони повинні бути спрямовані назад, утворюючи з вертикаллю кут не менш  $30^{\circ}$ , повинні бути прямими й повинні бути розташовані якнайближче до бічної поверхні кузова.

### Додаток №2. « Ст. 255 ст. 5.8.3, додатку "J" МСК ФІА.»

#### 5.8.3. Акумулятор:

Марка і ємність акумулятора (-ів) вільні.

Кожний акумулятор повинен бути надійно закріплений і закритий щоб уникнути короткого замикання або витоків.

Кількість акумуляторів, установлених виготовлювачем, повинне бути збережене.

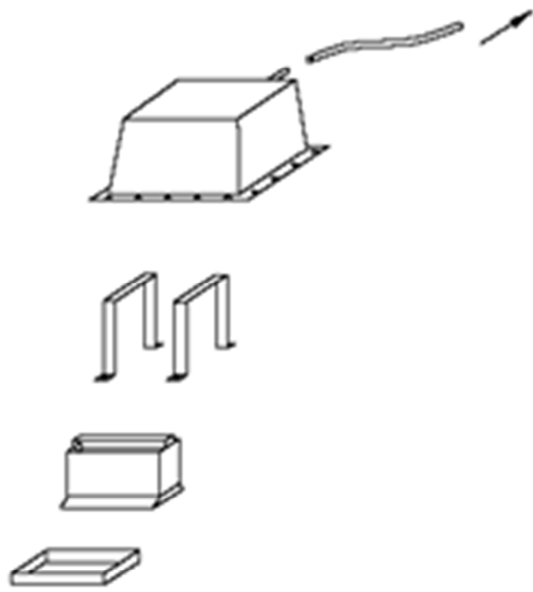
Якщо акумулятор, перенесений з вихідного місця, то його кріплення до кузова повинне бути виконане за допомогою металевого піддона й двох металевих скоб з ізолюючим покриттям, що кріпляться до днища болтами й гайками.

Для цих кріплень, повинні використовуватися болти, діаметром не менш 10 мм, з підсилювальними пластинами під кожним болтом, товщиною не менш 3 мм і площею поверхні не менш 20 см<sup>2</sup>, розташованими зі зворотної сторони кузовної панелі.

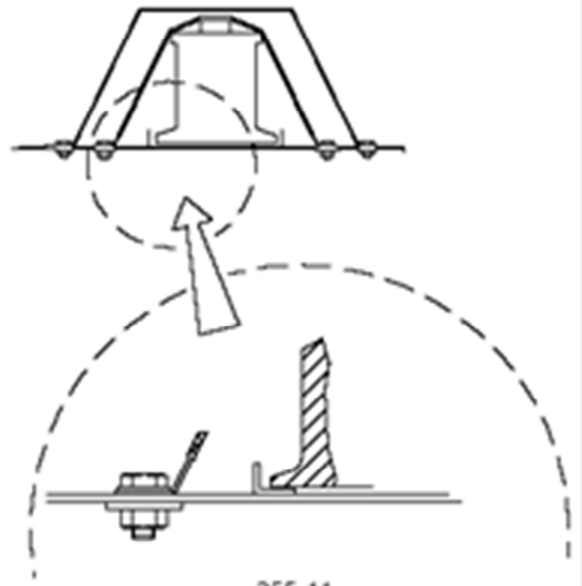
Акумулятор утримуючий рідкий електроліт повинен бути закритий пластмасовим коробом, непроникним для рідини, закріпленим незалежно від акумулятора.

Розташування акумулятора вільне, але при розташуванні в салоні, він повинен бути встановлений тільки за передніми сидіннями. У цьому випадку, і за умови, що акумулятор містить рідкий електроліт, захисний короб повинен мати вентиляційні отвори з виходом поза кабіною (див. малюнки 255-10 і 255-11

Якщо акумулятор, розташований у кабіні - суха батарея, то він повинен бути повністю ізолюваний діелектричним кожухом.



255-10



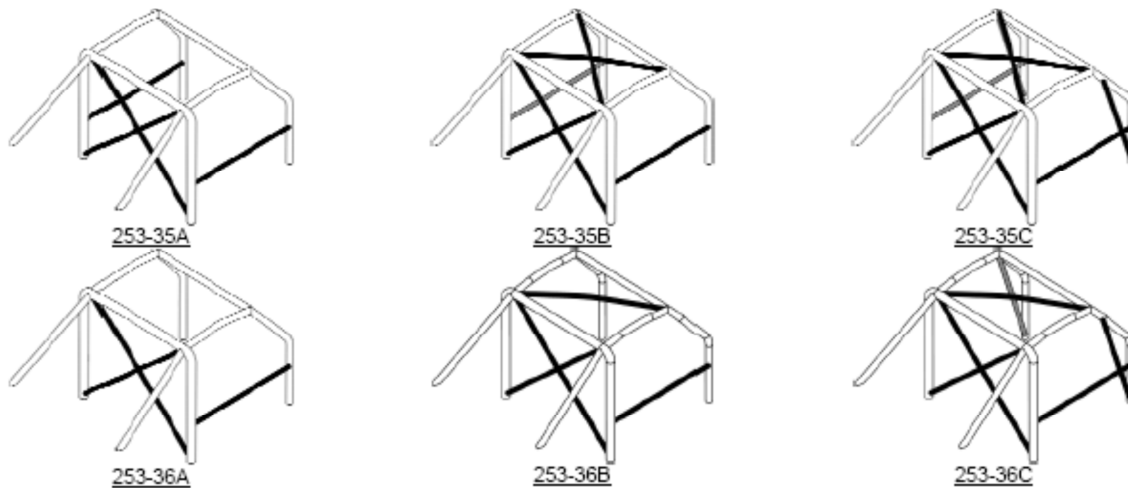
255-11

**Додаток №3. «8.3.2.3 Мінімальна конфігурація каркаса безпеки: ст. 253 додатка «J» МСК.»**

Мінімальна конфігурація каркаса безпеки визначається наступною таблицею:

<b>Автомобілі омологовані</b>	<b>Із другим водієм</b>	<b>Без другого водія</b>
Між 01/01/2002 і 31/12/2004	Малюнок 253-35А	Малюнок 253-36А або симетричний
Між 01/01/2005 І 31/12/2005	Малюнок 253-35В	Малюнок 253-36В або симетричний
від 01/01/2006	Малюнок 253-35С	Малюнок 253-36С або симетричний

Дверні розпірки й підсилювачі даху можуть мати різну конструкцію, у відповідності зі Статтями 253-8.3.2.1.2 і 253-8.3.2.1.3.



**8.3.3 Вимоги до матеріалів**

Дозволені тільки труби круглого перетину.

Специфікації використуваних труб: Матеріал	Мінімальна сила розтягання	Мінімальні розміри (мм)	застосування
Холоднотягнена, нелегована вуглецева сталь (безшовна труба), що вміщує максимум 0,3% вуглецю	350 N/мм <sup>2</sup>	45 X 2,5 (1,75" X 0,095") або 50 X 2,0 (2,0" X 0,083")	Головна дуга або Поздовжні дуги і їх з'єднання залежно від конструкції
		, 38 X 2,5 (1,5" X 0,095") або 40 X 2,0 (1,6" X 0,083")	Поздовжні півдуги і інші елементи каркаса безпеки

Примітка:

Для нелегрованої сталі максимальний зміст присадок - 1,7% для марганцю й 0,6% для інших елементів.



При виборі стали основна увага повинна бути приділена одержанню гарних властивостей відносного подовження й зварюваності.

Труби повинні бути зігнуті методом холодної гнучкості, і радіус згину по осьовій лінії повинен бути рівний, принаймні, трьом діаметрам труби.

Якщо перетин труби в процесі гнучкості ухвалює овальну форму (сплющується), відношення мінімального до максимального діаметру повинне бути не менш 0,9.

Поверхня труби в місці вигину повинна бути гладкої й однорідної, без складок і тріщин.

#### **8.3.4 Посібник зі зварювання:**

Зварений шов повинен повністю оперізувати периметр труби (або контур поверхонь, що зварюються).

Уся зварені шви повинні бути найвищої якості, наскільки це можливо, з повним проваром.

Краще є електродугове зварювання в середовищі захисного газу.

Хоча гарний зовнішній вигляд звареного шва не обов'язково гарантує його якість зварені шви, що погано виглядають, ніколи не є ознакою якісного виготовлення.

При використанні термообробних (легованих, високо-углецевих сталей повинні бути дотримані спеціальні інструкції виготовлювачів (спеціальні електроди, захисні гази і т.д.).

#### **8.3.5 Захисні накладки:**

У місцях де можливий контакт частин тіла члена екіпажа з каркасом безпеки, необхідно застосовувати для захисту незаймисті накладки на каркас.

У місцях де можливий контакт захисного шолома члена екіпажа з каркасом безпеки, захисні накладки повинні задовольняти Стандарту ФІА 8857-2001, тип "А" (див. Технічний перелік №23 "Омологовані ФІА накладки на каркас безпеки").

Застосування: для всіх категорій

### **Додаток №4. «СТАТТЯ 16. СИДІННЯ, ТОЧКА КРІПЛЕННЯ Й ОПОРИ ст. 253 додатка «J» МСК.»**

Якщо оригінальні кріплення сидінь або опори змінені, нові елементи повинні бути або схвалені виготовлювачем сидіння або відповідати наступним технічним вимогам:

#### **1) Точки кріплення опор сидінь:**

Опори сидінь повинні бути закріплені одним з нижченаведених способів:

- на оригінальних точках кріплення сидінь до автомобіля;
- на точках кріплення сидінь, омологованих виробником автомобіля в VO (у цьому випадку оригінальні точки кріплення можуть бути вилучені);
- на точках кріплення сидінь сформованих відповідно до Малюнка 253-65. Опори сидінь повинні бути закріплені до точок кріплення сидінь не менш чому в 4 точках на одне сидіння болтами мінімальним діаметром 8 мм.

#### **2) Конструкція кріплення опор сидінь безпосередньо на кузов/шасі:**

Опори сидінь повинні бути закріплені до точки кріплення сидінь не менш чим в 4 точках на одне сидіння болтами мінімальним діаметром 8 мм із підсилювальними пластинами, згідно з малюнком 253-65.

Мінімальна площа контакту між опорою, кузовом/шасі та підсилювальною пластиною - 40 см<sup>2</sup> для кожної точки кріплення.

**3)** Якщо використовуються системи швидкого знімання, вони повинні бути здатні протистояти вертикальній горизонтальній навантаженням в 18000 Н, що прикладаються не одночасно (по роздільності). Якщо для регулювання положення сидіння використовуються напрямні (полозок), вони повинні бути споконвічно омологовані з автомобілем або із сидінням.

**4)** Сидіння повинне кріпитися до опор в 4-х точках: 2 попереду й 2 позаду, з використанням болтів мінімальним діаметром 8мм і підсилювачів, інтегрованих у

сидіння. Кожна монтажна точка повинна бути здатна протистояти навантаженню 15000Н, що прикладається в будь-якому напрямку.

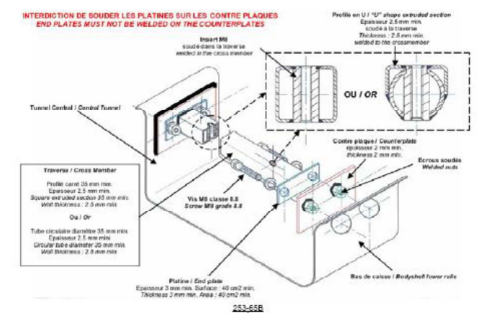
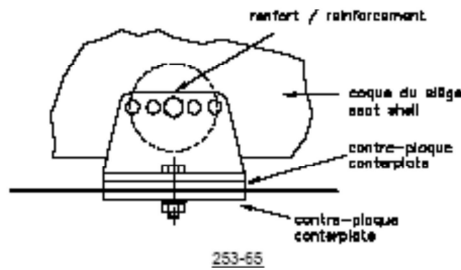
5) Мінімальна товщина опор і підсилювальних пластин - 3 мм для сталі, і 5 мм для матеріалів з легких сплавів. Мінімальний поздовжній розмір кожної опори - 6 см.

6) Якщо член екіпажу використовує подушку підбивку, її товщина не повинна бути більш 50 мм.

Усі сидіння повинні бути омоологовані ФІА (Стандарт 8855/1999і8862/2009), і не повинні зазнати ніяким змін.

Сидіння, повинні бути використано в плинні 5 років, уважаючи від дати випуску, зазначеної на обов'язковому ярлику.

Виготовлювач може продовжити використання сидіння ще на 2 року, що повинне бути зазначене на додатковому ярлику.



## Додаток №5. «СТАТТЯ 6.РЕМЕНІ БЕЗПЕКИ ст. 253 додатка «J» МСК.»

### 6.1. Ремені

Обов'язкові ремені, що полягають із двох плечових і однієї поясної лямки.

Точки кріплення на кузові: для поясної лямки - дві; для плечових лямок - дві або, можливо, одна, симетрична щодо сидіння.

Ремені безпеки повинні бути омоологовані FIA і відповідати стандартам FIA № 8854/98 або 8853/98.

Крім того, ремені, використовувані на кільцевих гонках, повинні бути обладнані замком з важелем поворотного типу.

У той же час, для змагань, що включають рух по дорогах загального користування, рекомендуються ремені, обладнані замком із кнопкою натискної дії.

Протягом усієї тривалості змагання, на борту повинні бути закріплено два різакі для перерізання ременів (пасків) безпеки.

Вони повинні бути доступні першому й другому водіям, що сидять на своїх місцях і пристебнутим ременями безпеки.

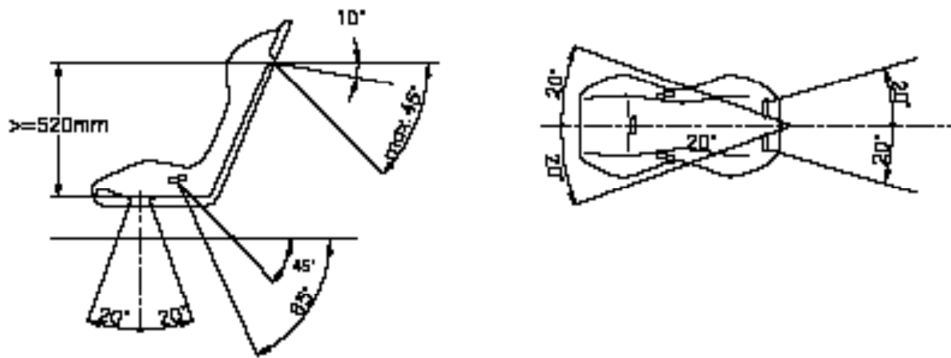
НАФ може омоологувати точки кріплення ременів на каркасі безпеки, якщо він омоологовані за умови, що ці точки кріплення пройшли випробування.

### 6.2 Установка

Забороняється кріплення ременів безпеки до сидінь або їх опорам.

- Ремені безпеки можуть бути встановлені на точки кріплення, передбачені конструкцією серійного автомобіля.

Рекомендована геометрія розташування точок кріплення показано на малюнку 253-61.



#### 253-61

Плечові лямки повинні бути спрямовані назад і вниз.

Вони повинні бути встановлені так, щоб кут до горизонталі від верхньої крайки спинки сидіння був не більш  $45^\circ$ , при цьому рекомендується, щоб цей кут не перевищував  $10^\circ$ .

Максимальні кути щодо осьової лінії сидіння побачивши зверху -  $20^\circ$ , при цьому плечові лямки повинні ходитися (при їхньому кріпленні в одній точці) або перетинатися (при їхньому кріпленні у двох точках).

Точки кріплення, що створюють більший кут обрїю не можуть бути використані.

Якщо можливо, слід використовувати точку кріплення, передбачену виготовлювачем автомобіля на задній стійці.

Точки кріплення, що створюють більший кут до горизонталі, не повинні використовуватися, якщо сидіння не відповідає вимогам стандарту FIA.

У цьому випадку плечові лямки 4-х крапкових ременів безпеки можуть бути встановлені на точки кріплення поясної лямки заднього сидіння, споконвічно передбачені виготовлювачем автомобіля.

Для ременів безпеки з 4-ма точками кріплення плечові лямки повинні бути встановлені хрест-навхрест, симетрично щодо осьової лінії переднього сидіння.

Ремені безпеки не повинні застосовуватися разом із сидінням, що не мають ніякого підголівника або, що не мають отворів між спинкою й підголівником.

Поясні та стегнові лямки повинні проходити не по сторонах сидіння, а крізь сидіння, щоб охоплювати та фіксувати тазову область по найбільшій, наскільки це можливо, поверхні.

Поясні лямки повинні фіксувати тіло водія точно в западині між крайкою таза й верхи стегна.

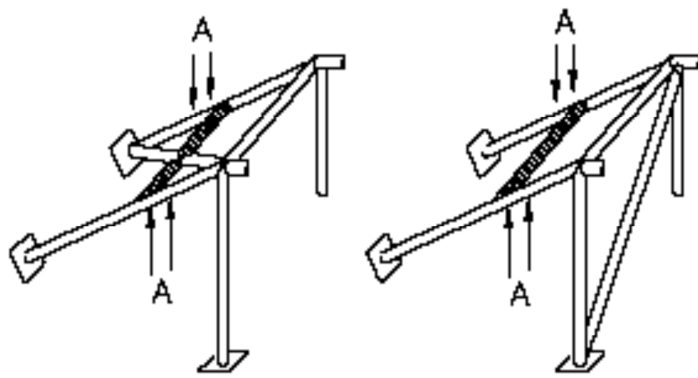
Ні при яких умовах лямки не повинні давити на область живота.

У серійнім сидінні можуть бути пророблені отвори.

Особлива увага слід приділяти запобіганню можливого ушкодження лямок гострими крайками.

- Якщо неможлива установка лямок на серійні точки кріплення, на кузові або шасі повинні бути виконані нові монтажні точки, для плечових лямок - якнайближче до осі задніх коліс.

Плечові лямки також можуть бути закріплені на каркасі безпеки або поперечній підсилювальній розпірці (кузова) за допомогою петлі, можуть бути встановлені на верхніх точках кріплення задніх ременів, або можуть кріпитися або опиратися на поперечний підсилювач, приварений до задніх похилих розпірок каркаса безпеки (див. Малюнок 253-66).



Ⓐ trous de montage pour harnais  
mounting holes for harness

253-66

У випадку використання поперечного підсилювача, він повинен відповідати наступним умовам:

- Поперечний підсилювач повинен являти собою холоднотягнену безшовну трубу розміром не менш 38x2.5 мм або 40x2 мм із вуглецевої сталі з мінімальною границею текучості міцності 350 Н/мм<sup>2</sup>.

- Висота цього підсилювача повинна бути такою, щоб назад плечові лямки, що йдуть, були спрямовані вниз під кутом від 10 до 45° до горизонталі від верхнього краю спинки сидіння. Рекомендований кут 10°

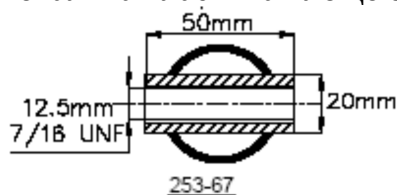
Ремені можуть кріпитися петлею або болтами, але в останньому випадку, для кожної точки кріплення в підсилювач повинна бути уварена вставка (розміри зазначені на мал. 253-67).

Лямки ременів повинні кріпитися до цих вставок, уварених у трубу - підсилювач, за допомогою болтів М12 класу міцності 8.8 по ISO або 7/16" по специфікації UNF.

- Кожна точка кріплення повинна витримувати навантаження в 1470 дн (кгс), для міжбедрених лямок - 720 дн (кгс).

При використанні однієї точки кріплення для двох лямок (заборонене для плечових ременів) вона повинна витримувати навантаження, рівну сумі зазначених для кожної лямки.

- Для кожної знову створеної точки кріплення повинна використовуватися сталеві підсилювальна пластина площею не міні 40 см<sup>2</sup> і товщиною не менш 3 мм.



Лямки ременів повинні кріпитися до цих вставок, уварених у трубу - підсилювач, за допомогою болтів М12 класу міцності 8.8 по ISO або 7/16" по специфікації UNF.

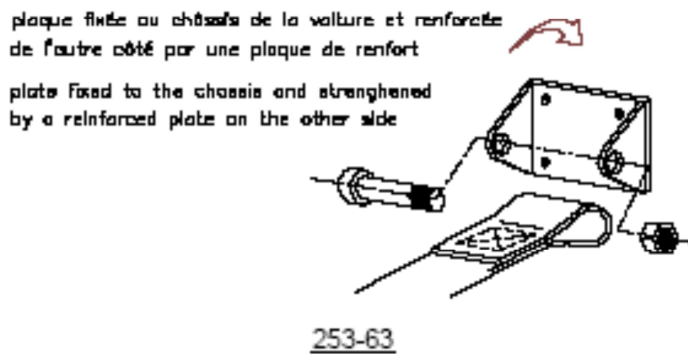
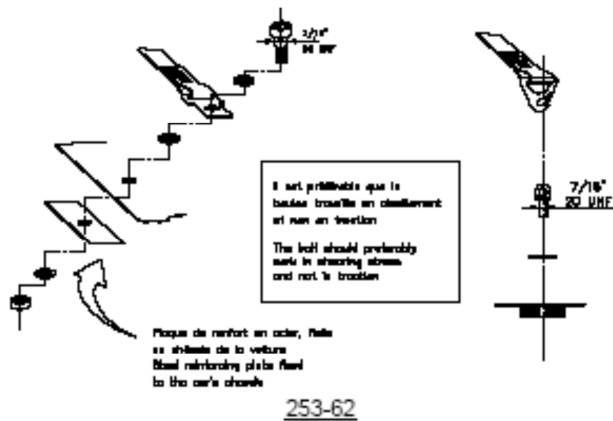
- Кожна точка кріплення повинна витримувати навантаження в 1470 дн (кгс), для міжбедрених лямок - 720 дн (кгс).

При використанні однієї точки кріплення для двох лямок (заборонене для плечових ременів) вона повинна витримувати навантаження, рівну сумі зазначених для кожної лямки.

- Для кожної знову створеної точки кріплення повинна використовуватися сталеві підсилювальна пластина площею не міні 40 см<sup>2</sup> і товщиною не менш 3 мм.

- Варіанти установки на шасі/монокок:

1) Основний варіант установки: див. мал. 253-62.2) Установка плечових лямок: див. Рис. 253-63.



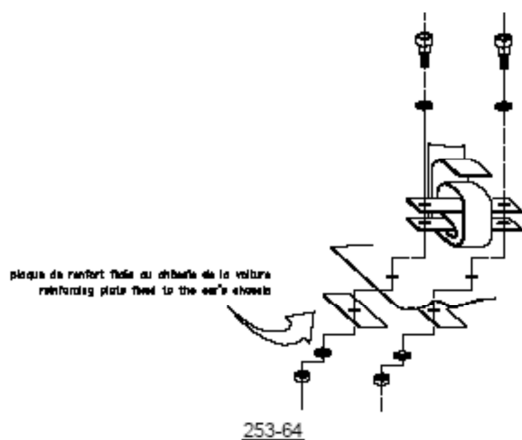
3) Установка стегновых лямок: див. Рис. 253-64.

### 6.3 Використання



























Кожний комплект ременів безпеки повинен використовуватися в тому виді, у якому він омологований, без яких-небудь змін або видалення елементів, і відповідно до інструкцій виготовлювача.

Ефективність і довговічність ременів безпеки безпосередньо залежать від якості їх установки, використання та зберігання.

Ремені повинні бути замінені після кожного серйозного зіткнення, і щораз, коли лямки надірвані, потерті або ослаблені дією хімічних речовин або сонячного світла. Вони також повинні бути замінені, якщо металеві частини або замки деформовані або поржавіли. Будь-який комплект ременів, який не функціонує повною мірою, повинен бути замінений.



## Додаток №4 Знаки постів контролю

Control type Вид контролю Direction of travel Напрямок руху	CONTROL ZONE / ЗОНА КОНТРОЛЮ (Diameter of signs : about 70 cm / Діаметр знаків: біля 70 см)		
	⇒	⇒	⇒
	Control Area Entry Початок зони контролю	Compulsory Stop Обов'язкова зупинка	End of Control Area Кінець зони контролю
Passage Control Контроль проходження	 ←25 м мін→	 КП ←25 м→	
Time Control Контроль часу	 ←25 м мін→	 КЧ ←25 м→	
TC at Service Park Entrance КЧ на в'їзді в Парк Сервісу	 ←5 м→	 КЧ ←5 м→	
TC at Service Park Exit КЧ на виїзді з Парку Сервісу	 ←5 м→	 КЧ ←5 м→	
TC and SS Start КЧ та Старт ШД	 ←25 м мін→	 КЧ ←50-200 м→	 СТАРТ ШД ←25 м→
End of SS Кінець ШД	 Advance Indication Попередня Індикація ←100 м→	 Flying Finish Line Лінія Фінішу ←100-300 м→	 STOP Stop Control Стоп Контроль ←25 м→
<b>OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS / ІНШІ СТАНДАРТНІ ЗНАКИ РАЛІ FIA</b> (Diameter of signs : about 70 cm / Діаметр знаків: біля 70 см)			
Tyre Marking / Cheking Маркування / Контроль шин		 One sign for all tyre operations Єдиний знак для всіх операцій з шинами	
Refuel Zone Зона Дозаправки		 One sign for all refuel operations Єдиний знак для всіх операцій з дозаправки	
Radio Point Радіо Пост	 Warning sign Попереджаючий знак ←100 м→	 Radio Point Радіо Пост	
Medical Vehicle Point Медичний Пост	 Warning sign Попереджаючий знак ←100 м→	 Medical Vehicle Point Медичний Пост	

стр 8	“БАХА АТАМАН” 2019		СД-3,4,5
36	<b>15.39</b>		<b>KS-4 PP</b> et 700 m! ~~~~~
	<b>0.120</b>		
37	<b>16.96</b>		/150 m ~~~~~
	<b>1.570</b>		
38	<b>17.13</b>		<b>!SOS</b>
	<b>0.170</b>		
39	<b>17.43</b>		/300 m ~~~~~ et 380 m! ~~~~~
	<b>0.300</b>		
40	<b>18.11</b>		<b>TP-5</b> et 80 m ~~~~~ et 280 m! ⊗
	<b>0.680</b>		

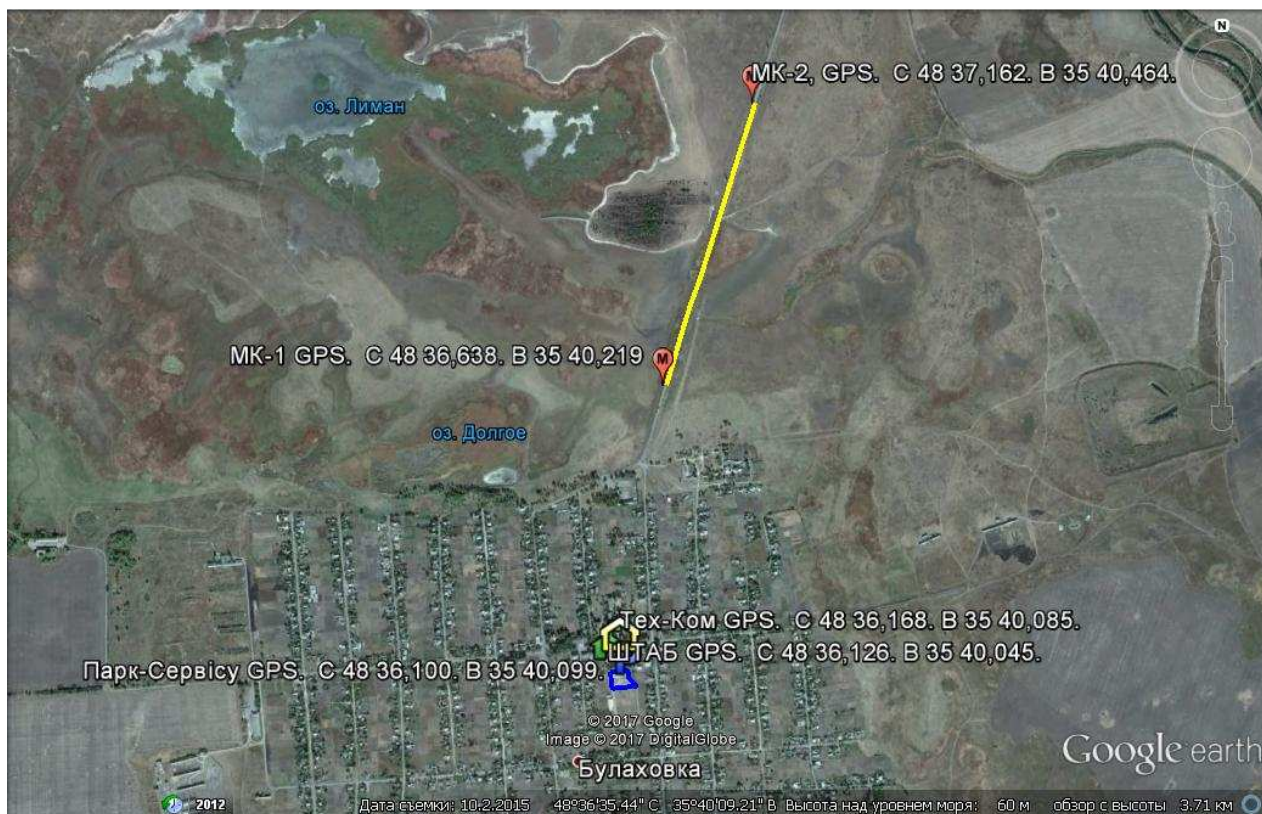
→ **0.340**

## Додаток №6 Умовні позначення

	Асфальтовая дорога		Провал	$\pm V$	Более или менее нормальная видимость
	Грунтовая дорога		Канавы, ров, траншея, овраг	$+V$	Хорошая видимость
	Бездорожье		Дамба	$-V$	Плохая видимость
	Опасность 1		Холм Индивидуальное изображение для каждого		Извилисто
	Опасность 2		Колея	<b>P</b>	Грунтовая дорога
	Опасность 3		Волнистая дорога	<b>P//</b>	Параллельные грунтовые дороги
	Бугор		Выбоина	<b>PP</b>	Основная грунтовая дорога
	Яма		Камни	<b>RO</b>	Асфальтовая дорога
	Острая яма		Остроконечные большие камни	<b>GV</b>	Гравий
	Ступенчатый спуск		Противопожарные полосы	<b>CX</b>	Камни
	Ступенчатый подъем		Дерево	<b>et 150 м</b>	Через 150 м
	Спуск		Куст	<b>/150 м</b>	На протяжении 150 м
	По направлению к		Брод	<b>C</b>	Курс
	Подъем		Стоп	<b>SA</b>	Песок
	По мосту Под мостом		Старт	<b>VG</b>	Растительность
	Дом		Финиш	<b>(V)</b>	Населенный пункт
	Ограждение		Пост контроля времени	<b>EMP</b>	Каменистая дорога
	Щит, табличка, знак		Зона заправки	<b>DEF</b>	Дорога с провалами
	ЛЭП		Пост контроля прохождения	<b>ORN</b>	Колея
	Столб		Уклон	<b>OUED</b>	Пересыхающее русло
	Вышка (разновидности)		Навигационная точка	<b>EFF</b>	Провал
	Развалины		Точка прохождения	<b>MVS</b>	Плохой
	Кладбище		Контрольный створ	<b>E3</b>	Узко
	Столбик		Пост МЧС	<b>TDSPP</b>	Прямо по основной грунтовой дороге
	Ворота		Пост скорой помощи	<b>TDSRP</b>	Прямо по основной асфальтовой дороге
	Указание километража		Пост радиосвязи	<b>HP</b>	Бездорожье
	Колючая проволока		Пост безопасности	<b>HP</b>	Запрещено сходить с дороги
	Дюны		Начало зоны	<b>Q<sup>T</sup></b>	Покинуть
	Маленькие дюны		Конец зоны	<b>(40)</b>	Ограничение скорости



## Додаток №7 Тарирувальна (мірна) ділянка 1000 метрів



**МК-1**

GPS. С 48 36,638. В 35 40,219.



**МК-2**

GPS. С 48 37,162. В 35 40,464.

