

УЗГОДЖЕНО
(Печатка ФАУ)

УЗГОДЖЕНО
КОМІТЕТОМ
спеціальних
позашляхових
змагань ФАУ
(Печатка комітету)

ЗАТВЕРДЖЕНО
державна адміністрація
(додається окремо)

ЗАТВЕРДЖЕНО
Харківська Обласна
Громадська
Організація
Автомобільного
Спорту
«Позашляховий клуб»
(додається окремо)

АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ
Харківська Обласна Громадська Організація Автомобільного Спорту «Позашляховий клуб»

ІНДИВІДУАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ
Національне змагання з трофі - рейдів
«Буймеровка-Трофі 2013»

ЗМІСТ

		Сторінка
I.	Програма	
II.	Організація	
	Визначення	
	Організаційний комітет	
	Офіційні особи	
III.	Загальні характеристики	
	Статус змагання	
	Опис	
	Допущені транспортні засоби	
	Допущені учасники	
	Заявка на участь – внесення в список	
	Заявочні внески	
	Страхування	
	Зміни Регламенту – Доповнення	
	Застосування і тлумачення Регламенту	
	Екіпажі	
	Порядок старту – Емблеми - Номери – Ідентифікаційна карта	
	Контрольна Карта	
	Рух, Ремонт	
	Реклама	
IV.	Проходження змагання	
	Старт	
	Контролі – Загальні положення	
	Технічний стан транспортних засобів	
	Перевірки перед стартом і під час змагань	
	Протести - Апеляції	
	Класифікація	
	Призи – Кубки	

I. ПРОГРАМА ЗМАГАННЯ

Дата	Час	Тема
Четвер 31.10.2013	18:00	Закриття прийому заявок
П'ятниця 01.11.2013	14:30	Відкриття Секретаріату
	14:30	Перше засідання КСК
	15:00	Початок реєстрації Учасників
	15:00	Адміністративна перевірка (за розкладом)
	15:00	Технічна перевірка (за розкладом)
	15:00	Відкриття Прес-центру
	21:00	Закінчення адміністративної та технічної перевірки
	21:30	Публікація списку заявлених учасників, Публікація списку екіпажів допущених до старту
	22:00	Публікація стартової відомості на 1 етап
	22:00	Брифінг
Субота 02.11.2013	08:30	Постановка транспортних засобів учасників для урочистого відкриття, м. Охтирка, Центральна площа
	09:00	Урочисте відкриття змагання
	10:00	Старт першого екіпажу, формування машин в організовану колону, для виїзду в супроводі ДАІ на місце спортивного старту.
	10:30	Спортивний старт першого екіпажу
	20:30	Фініш першого екіпажу (штаб трофі – рейду)
	21:30	Публікація неофіційної часткової класифікації 1 етапу, публікація стартової відомості на 2 етап
	22:00	Брифінг, надання контрольних точок на 2 етап
Неділя 03.11.2013	07:00	Старт 2 етапу
	16:00	Фініш 2 етапу
	16:30	Заключні перевірки
	18:30	Публікація попередньої остаточної класифікації змагання
	19:30	Публікація офіційної остаточної класифікації змагання
	20:00	Прес-конференція переможців, вручення нагород, банкет.

Штаб трофі - рейду

Місце: Б/в «Буймеровка СПА курорт» с.Буймеровка, Охтирський р-н Сумської обл.
тел: (050) 3258317

Початок роботи: 14-30 01.11.2013р

Кінець роботи: 21-00 3.11.2013р

Прес-центр

Штаб трофі - рейду

Місце: Б/в «Буймеровка СПА курорт» с.Буймеровка, Охтирський р-н Сумської обл.
тел: (050) 3258317

Початок роботи: 14-30 01.11.2013р

Кінець роботи: 21-00 3.11.2013р

Офіційна дошка оголошень

Штаб трофі - рейду

Місце: Б/в «Буймеровка СПА курорт» с.Буймеровка, Охтирський р-н Сумської обл.
тел: (050) 3258317

Початок роботи: 14-30 01.11.2013р

Кінець роботи: 21-00 3.11.2013р

II. ОРГАНІЗАЦІЯ

СТАТТЯ 1

1.1. ВИЗНАЧЕННЯ

Харківська Обласна Громадська Організація Автомобільного Спорту «Позашляховий клуб» організує національне змагання з трофі-рейду: «Буймеровка-Трофі 2013», яке відбудеться 01-03 листопада 2013 року. Змагання проводиться у відповідності з МСК ФІА та НСК ФАУ, Загальними вимогами до змагань з трофі-рейдів та цим Регламентом, затвердженим ФАУ (Свідоцтво організатора змагання № _____ від "___" _____ 2013 року).

Всі водії, учасники, офіційні особи, представники преси, і всі інші особи, які мають відношення до підготовки і проведення змагання діють у відповідності з вимогами НСК ФАУ, іншими регламентуючими документами ФАУ, та цим Регламентом.

1.2. ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова Оргкомітету	Капінос Андрій	(Харків)
Помічник голови оргкомітету	Ільков Олег	(Харків)
Служба евакуації	Бойко Анатолій	(Харків)

Постійна адреса організаторів: Харків ул.Туркестанская 26 кв. 54. e-mail: umnik.kharkov@list.ua Сайт: <http://www.uaz.kharkov.ua>

1.3. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ЗМАГАННЯ

Голова Колегії Спортивних Комісарів	Хакімова Наталія	(Стаханов)	03.12.0045.13
Спортивні Комісари:	Алиєва Олена	(Стаханов)	03.20.0193.13
	Фоломкина Інна	(Донецьк)	03.05.0015.13
Секретар Колегії Спортивних Комісарів	Алиєва Олена	(Стаханов)	03.20.0193.13
Директор змагання:	Хакімов Євген	(Стаханов)	03.12.0134.13
Начальник безпеки змагання:	Капінос Андрій	(Харків)	03.12.0046.13
Начальник дистанції:	Капінос Андрій	(Харків)	03.12.0046.13
Технічний Комісар:	Майстренко Геннадій	(Северодонецьк)	03.12.0135.13
Головний секретар змагання:	Хакімов Євген	(Стаханов)	03.12.0134.13
Головний хронометрист змагання:	Хакімов Євген	(Стаханов)	03.12.0134.13
Офіцер по зв'язках з учасниками:	Ільков Олег	(Харків)	0А.20.0434.13

1.4. СПОСТЕРІГАЧ ФАУ

Спостерігач ФАУ: не призначається

III. ЗАГАЛЬНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ

СТАТТЯ 2. СТАТУС ЗМАГАННЯ

Національне змагання з трофі-рейдц «Буймеровка-Трофі 2013» з вимогами НСК ФАУ, іншими регламентуючими документами ФАУ, та цим Регламентом.

СТАТТЯ 3. ОПИС

Національне змагання з трофі-рейдц «Буймеровка-Трофі 2013» включає трасу змагання, яка поділяється на 2 етапи:

1 етап: СД1 (лінійна) – проходження більшої кількості кіл (коридор) по пересіченій місцевості за норматив часу - довжина кола від 5 до 10 км;

2 етап: СД2 (навігаційна - орієнтування), еталонний трек траси орієнтовно 60 км, кількість контрольних точок по 25 відповідно до залікових груп.

Розподіл маршруту, як і контроль часу, контроль проходження, періоди нейтралізації і т.і. включені у маршрутний лист (координати контрольних точок GPS), контрольну карту та Дорожню книгу (Легенду – картографічні схеми змагальних ділянок).

Офіційний час змагання – Київський час (синхронізація по GPS приймачу GMT+2).

СТАТТЯ 4. ДОПУЩЕНІ ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ

4.1. До участі у змаганнях допускаються легкові автомобілі і квадроцикли (ATV та UTV), які мають Технічний паспорт транспортного засобу та документи, що підтверджують право власності на них (якщо це передбачено законодавством України), в наступних залікових групах:

I залікова група	«ТР1» - модифіковані позашляхові автомобілі категорії ТР1
II залікова група	«ТР2» - модифіковані позашляхові автомобілі категорії ТР2
III залікова група	«ТР3» - модифіковані позашляхові автомобілі категорії ТР3
IV залікова група	«АТV» - квадроцикли та баггі (АТV і UTV)
V залікова група	«Туризм» - серійні позашляхові автомобілі
VI залікова група	«Стандарт» - серійні автомобілі з колесною формулою 4x4

4.2. Якщо до участі у змаганні допущено менше 3 автомобілів у певній заліковій групі, змагання у цій групі вважається таким, що не відбулося, а автомобілі рішенням Колегії Спортивних Комісарів переводяться до іншої подібній, або вищої залікової групи. Це положення діє наступним шляхом: автомобілі залікової групи I можуть бути переведені до залікових груп II, III або V; автомобілі залікової групи II можуть бути переведені до залікових груп III або V; автомобілі залікової групи V можуть бути переведені до залікових груп II або III.

При цьому вибір групи з переліку дозволених робить на свій розсуд сам екіпаж, що переводиться.

4.3. На автомобілях всіх залікових груп крім VI, в обов'язковому порядку з обох боків наносяться написи на крилах або задніх бокових вікнах автомобілів: прізвище, ім'я водіїв, репродукція державного прапора. Висота шрифту не більше 50 мм для написів на крилах, та не більше 100 мм для написів на вікнах. Інші написи і реклама — згідно НСК ФАУ та Індивідуального Регламенту змагання. Учасники на квадроциклах та баггі, в обов'язковому порядку наносять написи на шоломі з висотою шрифту від 15 мм до 50 мм: прізвище, ім'я водія, група крові та резус фактор водія.

4.4. Автомобілі категорії «TP1», «TP2», «TP3» та «Туризм», повинні мати загальну вагу у межах від 800 кг до 3500 кг і привід 4x4 та відповідати Технічним вимогам до транспортних засобів, які допускаються до участі у змаганні з трофі-рейдів на 2013 рік (Додаток №3 до Загального Регламенту з трофі-рейдів). Квадроцикли і баггі (категорія «ATV»), повинні відповідати категоріям ATV і UTV Технічних вимог до транспортних засобів, які допускаються до участі у змаганні з трофі-рейдів на 2013 рік (Додаток №3 до Загального Регламенту з трофі-рейдів).

СТАТТЯ 5. ДОПУЩЕНІ УЧАСНИКИ

5.1. До участі у Серії допускаються володарі Національних ліцензій водія категорії «ДО», «ДС», «ДЛ», «С0», «С1», «С2», «СУ», та учасники категорії «УО», «УН», «СР», «СТ», виданих ФАУ та дійсних у поточному році, які мають документи, згідно НСК ФАУ та інших регламентуючих документів ФАУ, внесених у реєстр володарів ліцензій ФАУ.

Окремим рішенням Комітету спеціальних позашляхових змагань до участі у Серії можуть бути допущені водії, що мають ліцензію категорії «ДЮ» або «ДД».

Водії, допущені згідно п.4.1, можуть брати участь у Серії в індивідуальному заліку (залік у заліковій групі) та входити до складу команд у заліку команд.

Дозволяється участь володарів ліцензії водія категорії «ДК» та водіїв з ліцензіями водія, виданих ASN інших країн з відповідним дозволом участі у змаганнях за кордоном.

5.2. Екіпажі складаються з двох осіб для всіх залікових груп. Для груп I, II та III члени екіпажу визначаються як перший та другий водії, у IV групі члени екіпажу вказуються як водії, без визначення першого та другого водія. Дозволяється участь екіпажів у VI та V заліковій групі, що складаються з трьох або чотирьох осіб, за умови, що їх посадочні місця обладнані ременями безпеки (як мінімум, трьохточковими).

5.3. Водії, що приймають участь на квадроциклах (IV залікова група), допускаються до участі попарно, як екіпаж, з відзначенням як водії на двох квадроциклах. Бортовий стартовий номер присвоюється парі. Пара формується учасниками на добровільних засадах. Якщо пару не сформовано, Організатор вправі визначити пари (двох водіїв) шляхом жеребкування.

5.4 Всі члени екіпажу можуть керувати автомобілем під час змагання і повинні обов'язково володіти ліцензією водія ФАУ, дійсною на день проведення змагання.

СТАТТЯ 6. ЗАЯВКА НА УЧАСТЬ - ВНЕСЕННЯ У СПИСОК

6.1. Будь-яка особа, що бажає взяти участь у змаганні повинна адресувати у Секретаріат змагання: Харків ул.Туркестанская 26 кв. 54. e-mail: umnik.kharkov@list.ua Сайт: <http://www.uaz.kharkov.ua>, тел.. (050) 3258317 заявку на участь, належним чином заповнену до 18:00 год. «31» жовтня 2013 року. Дані, стосовно другого, третього та четвертого водія водія, можуть заповнюватись до 20:00 год. «01» листопада 2013 року. Вокремих випадках реєстрація може бути продовжено до 8:00 «02» листопада 2013 року.

6.2. Жодних змін не може бути внесено у заявку на участь, за винятком випадків передбачених цим Регламентом. Однак, до моменту перевірок учасники вільно можуть замінити декларований транспортний засіб на інший тієї ж групи.

6.3. Після закриття прийому заявок будь-які зміни учасника заборонені, але 1 член екіпажу може бути змінений при згоді:

- організаційного комітету до початку адміністративних перевірок;
- Колегії Спортивних Комісарів з початку цих перевірок до публікації списку екіпажів, допущених до старту.

Тільки ФАУ може дозволити зміну двох (або трьох в VI заліковій групі) членів екіпажу. Зміна водія – учасника IV залікової групи не дозволяється.

6.4. Якщо в момент передстартового контролю на старті виявиться, що транспортний засіб не відповідає по ТВ групі, у яку він був заявлений, цей транспортний засіб за пропозицією Технічних Комісарів може бути переведено по рішенням Колегії Спортивних Комісарів у іншу залікову групу.

6.5. Поставивши свої підписи на офіційному бланку заяви, учасник, як і всі члени екіпажу, підкоряються тільки спортивній юрисдикції, визначеній НСК ФАУ і положеннями даного Регламенту.

6.6. Організатор має право відмовити в прийомі заявки з викладенням причин такої відмови (ст. 74 НСК ФАУ)

6.7. Кількість учасників не обмежується.

6.8. Учасники в Секретаріат змагання з наданням заявки на участь додатково повинні подати список механічних транспортних засобів - автомобілів технічної допомоги та супроводження.

СТАТТЯ 7. ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ

7.1. Добровільний внесок на розвиток автомобільного спорту (заявочні стартові внески) встановлені:

Заявочний стартовий внесок, грн.	
Індивідуальний залік	
I залікова група	800,00
II залікова група	800,00
III залікова група	800,00
IV залікова група (за кожного водія)	400,00
V залікова група	600,00 +200,00 за кожного додаткового члена екіпажа
VI залікова група	600,00 +200,00 за кожного додаткового члена екіпажа

7.2. Внесок за автомобілі технічної допомоги і супроводу не передбачено.

7.3. Від заявочного внеску звільнені: екіпажі з інших міст, що приїхали більш, ніж за 500км від базового табору (штабу змагання) звільнені від 50% заявочного внеску.

7.4. Заявочний внесок буде повернено повністю:

- а) особам, заявки, яких було відхилено;
- б) у випадку, коли змагання не відбулося.

7.5. Якщо заявлений учасник з форс-мажорних обставин, належним чином перевірених ФАУ, не брав участь у змаганні йому повертається 50 % заявочного внеску.

7.6. Заявочні внески сплачуються при реєстрації екіпажа.

7.7 Заявочні внески збільшуються вдвічі за відмову від необов'язкової реклами Організатора.

7.8 Організатор може взяти на себе оплату заявочного внеску учасника. Усі грошові штрафи підлягають оплаті безпосередньо учасником.

СТАТТЯ 8. СТРАХУВАННЯ

8.1. Водії в обов'язковому порядку повинен мати страховий поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, на якому вони змагаються, а також кожний з водіїв повинен мати страховий поліс від нещасних випадків.

Організатор також рекомендує водіям мати страхові поліси підвищених ризиків.

Водії в обов'язковому порядку повинні мати медичні довідки, що свідчать про задовільний стан їх здоров'я, який дозволяє приймати цим водіям участь у автомобільних змаганнях. Дата довідки не повинна перевищувати трьох місячний термін до дати початку змагання. Ці довідки пред'являються при проходженні екіпажем адміністративної комісії.

8.2. Організатор не відповідає за збитки та шкоду, як по відношенню до водіїв та їх майна так і за збитки, що заподіяні стороннім особам та їх майну.

8.3. У випадку аварії учасник і водій виконують вимоги Організатора та відмовляються від права на протест по відношенню до Організатора.

8.4. Учасник, також як і усі інші члени екіпажів, підпорядковується положень цього Регламенту, вимогам Організатора, а так само ПДР (Правилами Дорожнього Руху) і Законодавству, чинному на території України.

8.5. Учасник бере на себе усі ризики і весь тягар відповідальності за свої дії (бездіяльності), які спричинили якої-або збитки, в тому числі заподіяння шкоди здоров'ю або життю, як собі, так і третім особам, включаючи організаторів і глядачів.

8.6. Юридичну відповідальність за події з екіпажем під час проходження дистанції, пов'язані з порушенням правил техніки безпеки несуть перший та другий водії.

8.7. Учасник зобов'язується не висувати претензій до Організатора у разі отримання травм або псування автомобіля.

СТАТТЯ 9. ЗМІНИ РЕГЛАМЕНТУ – ДОПОВНЕННЯ

9.1. Положення даного Регламенту можуть змінюватись тільки в межах ст. 66 та 141 НСК ФАУ.

9.2. Всі можливі зміни і додаткові положення оголошуються через доповнення, датовані і пронумеровані, які діють як складова частина даного Регламенту.

9.3. Ці доповнення вивішуються у Секретаріаті, на Офіційній дошці оголошень трофі-рейду. Одночасно, у найкоротший термін вони доводяться безпосередньо учасникам, і останні повинні підтвердити їх отримання під підпис, за винятком фізичної неможливості під час проходження змагань.

СТАТТЯ 10. ЗАСТОСУВАННЯ І ТЛУМАЧЕННЯ РЕГЛАМЕНТУ

10.1. КСК застосовує даний Регламент і його положення під час проходження змагання.

10.2. Всі непередбачені випадки вивчаються КСК змагання, яка виключно має право приймати рішення.

10.3. У спірних питаннях інтерпретації даного Регламенту необхідно використовувати тільки український текст.

10.4. Для точної інтерпретації даного Регламенту необхідно використовувати слова:

- "учасник" - використовується для власника ліцензії учасника;

- "члени екіпажу" - перший водій чи другий водій (штурман), при наявності у разі дозволення згідно цього Регламенту третій та четвертий водій.

10.5. Перший водій бере на себе відповідальність учасника, якщо не знаходиться на борту транспортного засобу.

10.6. Будь-яка неправильна, обманлива чи не спортивна дія, здійснена учасником або членом екіпажу, буде розглянута Директором змагань, який оголосить будь-яке можливе покарання, аж до виключення.

СТАТТЯ 11. ЕКІПАЖІ

11.1. Екіпажі складаються з двох осіб для всіх залікових груп. Для груп I, II, III члени екіпажу визначаються як перший та другий водії, у IV групі члени екіпажу вказуються як водії, без визначення першого та другого водія. Дозволяється участь екіпажів у VI та V заліковій групі, що складаються з трьох або чотирьох осіб, за умови, що їх посадочні мста обладнані ременями безпеки (як мінімум, трьохточковими) Члени екіпажу вказуються як перший водій (пілот), другий водій (штурман), для VI залікової групи як третій і четвертий водій відповідно.

11.2. Водії, що приймають участь на квадроциклах (IV залікова група), допускаються до участі попарно, як екіпаж, з відзначенням як перший та другий водії на двох квадроциклах, або одному двомісному баггі. Бортовий стартовий номер присвоюється парі. Пара формується учасниками на добровільних засадах. Якщо пару не сформовано, Організатор вправі визначати пари (двох водіїв) шляхом жеребкування. У разі неможливості проходження одним з екіпажу водієм траси змагання з технічних причин, по стану здоров'я та/або за власним бажанням екіпаж (перший та другий водії) вважається виключеним зі змагання.

Всі інші положення Індивідуального регламенту, які не протилежать цьому пункту, вважаються чинними.

11.3. Всі члени екіпажу можуть керувати транспортним засобом під час змагання і повинні обов'язково володіти ліцензією водія ФАУ, дійсною на день проведення змагання.

11.4. Якщо один член екіпажу вибуває із змагань або третя особа допускається на борт автомобіля (за винятком випадку транспортування пораненого), екіпаж буде виключено з змагання.

СТАТТЯ 12. ПОРЯДОК СТАРТУ – ЕМБЛЕМИ – НОМЕРИ– ІДЕНТИФІКАЦІЙНА КАРТА

12.1. Старт у залікових групах дається у порядку, визначеному Організатором під час брифінгу.

Мінімальний інтервал старту між екіпажами на автомобілях у змаганні - одна хвилина.

З метою безпеки учасники на квадроциклах стартують першими. Екіпажі IV залікової групи стартують з інтервалом між екіпажами не менш ніж одна хвилина.

За поданням директора змагання, рішенням КСК може змінюватися порядок старту, з урахуванням вимог безпеки.

12.2. Присвоєння бортових номерів здійснюється Організатором.

Бортові номери закріплюються за заліковими групами, а їх кількість визначається обмеженням Організатора від передбаченої кількості екіпажів на окремому змаганні:

I залікова група починаючи з номера 101 по 199;

II залікова група починаючи з номера 201 по 299;

III залікова група починаючи з номера 301 по 399;

IV залікова група починаючи з 01 по 99;

V залікова група починаючи з номера 601 по 699;

VI залікова група починаючи з номера 701 по 799

12.3. Організатор надає кожному екіпажу два панно з присвоєними номерами змагань. Стартові Номери повинні закріплюватись на кожній з двох передніх дверей, під час всієї тривалості змагань. Організатор може передбачити наявність стартового номеру, розташованого у правому верхньому кутку лобового та заднього скла.

12.4. У будь-який момент змагання:

12.4.1. Відсутність хоча б одного номера змагання чи однієї емблеми змагання потягне за собою грошовий штраф (50 грн.);

12.4.2. Відсутність одночасно двох номерів змагань – виключення з змагання.

12.5. Прізвища першого та другого водія та репродукція державних прапорів водіїв, повинні розміщуватися з кожного боку на передніх крилах автомобіля.

12.7. Ідентифікаційна карта:

12.7.1. Спеціальний документ який називається "ідентифікаційною картою", на якій розташовані недавні фотографії (4x4 см), прізвища, імена (псевдоніми) і підписи членів екіпажу, державний номер, марку, залікову групу і стартовий номер автомобіля, повинен бути прикріплений до автомобіля під час змагання і пред'являтися на будь-яку вимогу офіційних осіб під загрозою виключення.

12.7.2. Ідентифікаційна карта (розміром: 150x100 мм +/- 20 мм.) розташовується в правому нижньому куті лобового скла чи на кузові, недалеко від правого нижнього кута лобового скла, чи на правому задньому бічному склі автомобіля.

12.7.3. За відсутність Ідентифікаційної Карти в одному з позначених місць стягується штраф у розмірі 50% від заявочного стартового внеску, при повторному порушенні екіпаж знімається зі змагань.

СТАТТЯ 13. КОНТРОЛЬНА КАРТА (КАРНЕТ)

13.1. Кожен екіпаж отримує Контрольну карту (карнет), на якій буде відмічено контрольний, плановий час проїзду дистанції між двома контрольними пунктами контролю часу (КЧ). Екіпаж відповідає за свою контрольну карту.

13.2. Контрольна карта повинна бути в наявності і пред'являтися на будь-яку вимогу, особливо на всіх контрольних постах, де вона повинна пред'являтися особисто членом екіпажу для візування.

13.3. Будь-яке виправлення чи зміна, внесені у контрольну карту, потягнуть за собою виключення, якщо це виправлення чи зміна не затверджені відповідальною офіційною особою.

13.4. Відсутність візи будь-якого контрольного пункту або не передача контрольної карти на будь-якому контрольному пункті (часу або проходження), пункту перегрупування або фінішу потягне за собою пеналізацію.

13.5. Подання контрольної карти на різних контролях і точність записів залишається на повній відповідальності екіпажів.

13.6. Екіпажу належить представляти у необхідний час свою контрольну карту відповідальній офіційній особі і перевіряти коректність відміток часу.

13.7. Тільки Комісару на пункті контролю дозволяється записувати час в контрольну карту від руки або з допомогою печатного апарату.

13.8. Будь-яка різниця між записами часу, внесеними в контрольну карту екіпажу і в офіційні документи рейду, буде об'єктом розглядання Директора змагання, який винесе остаточне рішення.

13.9. Екіпаж, що не представив в необхідний час свою Контрольну карту (Карнет), на фініші етапу, зобов'язаний здати Контрольну карту (Карнет) офіційним особам змагань не пізніше 6 годин перетину часового нормативу фінішу даного етапу.

13.10. Екіпаж, який загубив Контрольну карту (Карнет), виключається зі змагання. Це виключення за поданням учасника може бути замінено на іншу фіксовану пеналізацію рішенням Колегії Спортивних Комісарів, тільки один раз протягом змагання.

СТАТТЯ 14. РУХ – РЕМОТ

14.1. Під час всієї тривалості змагання екіпажі повинні точно дотримуватися Правил дорожнього руху України. Кожен екіпаж, який не дотримується цієї вимоги, понесе покарання.

14.2. Автоінспектори чи офіційні особи, які встановлюють порушення Правил дорожнього руху, допущені екіпажем, повинні це відмітити таким же чином, як це застосовується для інших учасників дорожнього руху.

14.3. Екіпажу заборонено під загрозою виключення:

14.3.1. Навмисно блокувати проїзд транспортних засобів учасників змагання або перешкоджати обгону;

14.3.2. Вести себе, не дотримуючись спортивної етики.

14.4. На протязі всього змагання вільно дозволені ремонт своїми силами або за допомогою екіпажу, що не фінішував, крім випадків, спеціально заборонених положенням даного Регламенту. Зони заборони сервісу, де вони є, будуть відмічені у Дорожній книзі (на схемі, тощо) – наприклад, зона заповіднику, заказнику і т.п.. В середині цих зон будь-який ремонт або дозаправка може виконуватись тільки бортовими засобами автомобіля з залученням засобів екологічної безпеки (не зливати паливно-мастильні матеріали на землю чи річку, застосовувати брезентові підстилки під транспортний засіб при його ремонті і т.п.) і

виключно екіпажем. За дотриманням цих приписів будуть слідкувати судді і будь-яке порушення потягне за собою накладання санкцій аж до виключення.

14.5. Усі водії під час руху повинні бути пристебнуті ременями безпеки та на голови водіїв повинні бути одягнуті та застебнуті шоломи. За відсутність на голові водіїв шоломів під час руху транспортного засобу екіпаж пеналізується шляхом анулювання проходження (взятої) ним однієї контрольної точки КП.

14.6. Усі водії квадроциклів повинні бути одягнуті в спеціальний одяг для мотоспорту, шолом, захисні окуляри, рукавиці.

14.7. Буксирування (чи будь-які інші засоби, що змушують автомобіль рухатися, крім звичайних способів пересування за допомогою механічної роботи двигуна):

14.7.1. У змаганнях дозволяється буксирування одного транспортного засобу іншим, але тільки тими транспортним засобом учасників, що ще не фінішували. Буксирування через Суддівський пункт Старту дозволяється лише транспортним засобом того екіпажу, що стартував.

14.7.2. За проїзд через Суддівський пункт (старту, фінішу) на буксирі накладається наступна пеналізація:

- 1) Перше порушення: 1 година;
- 2) Друге порушення: 2 години;
- 3) Третє порушення: штраф замінюється виключенням зі змагання.

Не пеналізується буксирування через Суддівський пункт один одного водіями на квадроциклах з одного екіпажу для екіпажів IV залікової групи.

14.7.3. Буксирування можливе лише в напрямку залікового руху.

14.8. Правила допомоги евакуаторами організатора в труднопрохідних місцях визначаються Організатором в бюлетені. Організатор вправі передбачити пеналізацію або її відсутність за надання допомоги евакуатором організатора.

14.9. Стороння допомога (допомога механіками, глядачами, суддями, екіпажами, що фінішували та ін.) екіпажу під час проходження ним Змагальної ділянки не дозволяється і пеналізується виключенням зі змагання.

СТАТТЯ 15. РЕКЛАМА

15.1. Учасникам змагання дозволяється вільно розміщувати будь-яку рекламу на своїх транспортних засобах при умові, що ця реклама:

- а) відповідає вимогам МСК ФІА, НСК ФАУ, та інших регламентуючих документів ФІА та ФАУ;
- б) дозволена законодавчими актами України;
- в) не носить образливого характеру;
- г) не займає місця, зарезервовані для емблем, номерів змагання, обов'язкової та необов'язкової реклами Організатора;

д) не заважає видимості з місця водія;

є) не носить релігійного або політичного характеру.

15.2. Забороняється присутність на транспортному засобі емблем інших змагань та інших бортових номерів (наприклад, з іншого змагання).

15.3. Учасник змагання повинен розмістити на транспортному засобі обов'язкову та необов'язкову (якщо вона їм прийнята) рекламу Організатора до початку передстартового контролю.

15.4 Місця, зарезервовані Організатором для Обов'язкової реклами знаходяться у місцях, передбачених ст.ст. 207, 209 НСК ФАУ (дивись Додаток № 2):

15.5. Місце необов'язкової реклами Організатора резервується на задніх дверях і крилах автомобіля, (Додаток № 2). Розмір необов'язкової реклами не повинен перевищувати 0,60 кв.м на кожний борт (правий та лівий) автомобіля.

15.6. Екіпажі несуть відповідальність за належне розміщення реклами під час змагання. За відсутність Обов'язкової чи Необов'язкової реклами і/чи за неправильне її розміщення, буде стягуватися штраф у розмірі 20% від Заявочного внеску.

15.7. Якщо реклама не відповідає вищевказаним вимогам, учасник виключається із змагання.

15.8. Учасник зобов'язан дотримуватись наступних правил розміщення реклами:

15.8.1. На змаганні усі місця можливі для розміщення реклами зарезервовані для використання Організатором. Будь-яке розміщення і поширення рекламної продукції без узгодження і письмового дозволу організатора заборонено. Реклама, видана учасникам для розміщення на автомобілі, повинна розташовуватися строго в позначених у регламенті місцях. Заборонено видозмінювати рекламу (обрізати, розрізати, повертати). Заборонено будь-яке часткове чи повне закривання реклами, що видана Організатором.

Порушення жодного з перерахованих вище пунктів - штраф 500 грн.

Заборонено будь-яку політичну рекламу. Порушення даного правила - недопуск до старту.

Учасникам дозволено:

1). Розміщення реклами на поверхнях транспортного засобу, не зарезервованих для обов'язкової і необов'язкової реклами Організатора.

2). Встановлювати рекламний матеріал у зонах технічного обслуговування, виділених на команду (екіпаж). Загальна площа рекламних банерів не повинна перевищувати 10 м².

3). Рекламні написи на наметах, призначених для обслуговування команди (екіпажа), не обмежені за умови, що розмір намету не перевищує виділеного організатором місця для розміщення команди (екіпажа).

15.8.2. Жоден прапор команди не може розташовуватися вище 5 м. від рівня землі. Учасники, що використовують національні прапори інших країн, повинні використовувати його з національним прапором України. При цьому національний прапор України не може розташовуватися нижче будь-якого іншого прапора. Порушення даного пункту - штраф 1000 грн.

15.8.3. При використанні в ЗМІ відео і фотоматеріалів, знятих на змаганні, обов'язково вказується повна назва змагання, назва організатора та ФАУ.

15.8.4. При видачі Організатором додаткових наклейок для переклеювання неправильно розміщеної реклами вартість додаткової наклейки складає 50 грн.

15.8.5. Забороняється розміщення на транспортних засобах учасників будь-якого виду реклами, не передбаченої Організатором, після проходження адміністративних та технічних перевірок. Порушення даного пункту - штраф 500 грн.

IV. ПРОХОДЖЕННЯ ЗМАГАННЯ

СТАТТЯ 16. СТАРТ

Нагадування: Перед стартом Організатори можуть передбачити збір всіх транспортних засобів учасників змагань у стартовій зоні при дотриманні умов, передбачених Регламентом.

16.1. Точний час старту фігурує у контрольній карті (карнету) кожного екіпажу.

16.2. За запізнення на старт етапу більш ніж 30 хвилин екіпажу буде відмовлено в старті даного етапу.

16.3. Мінімальний інтервал старту між екіпажами на автомобілях у змаганні – одна хвилина. З метою безпеки учасники на квадроциклах стартують попарно. Інтервал між парами – одна хвилина. За поданням директора змагання, рішенням КСК визначається порядок старту, з урахуванням вимог безпеки. Порядок старту на наступних етапах встановлюється у відповідності з тимчасовою Класифікацією, яка встановлюється в кінці попереднього етапу, що включає результати ЗД та усі пеналізації, що отримані екіпажем. У випадку неможливості встановлення цієї класифікації у бажаний час старт буде даватися у відповідності з порядком фінішу попереднього етапу.

16.4. Екіпажі повинні під загрозою пеналізації здійснювати контроль свого проходження через всі пункти КП (контроль проходження) і КЧ (контроль часу), вміщені в їх контрольних картах, маршрутних листах.

16.5. Ідеальний час проходження дистанції між пунктами вказано у маршрутному листі.

16.6. Години і хвилини завжди вказуються від 00.01 до 24.00, причому враховуються тільки хвилини, що пройшли. Під час всієї тривалості змагання офіційний час буде Київський.

16.7. Всі екіпажі отримують у Організатора перед стартом Дорожню книгу (Легенду), Маршрутний лист, і/або карти з вказуванням маршруту і обов'язкових контрольних пунктів проходження. Дотримання маршруту є обов'язковим, під загрозою пеналізації, аж до виключення. Дорожня книга, Маршрутний лист і/чи карти видаються екіпажам на Адміністративних перевірках або брифінгах.

16.8. Офіційною трасою змагання буде вважатися та, яка зазначена в Дорожній книзі, виданій екіпажам. Транспортні засоби учасників змагання обов'язково обладнуються приладом GPS. Організатор зобов'язаний надати координати точок GPS пунктів КП, КЧ, старту та фінішу ЗД, пунктів суддів факту (СФ) змагання, для завантаження приладів GPS. Організатор має право надавати додаткові координати точок GPS труднопрохідних та/або небезпечних ділянок траси або курсів. Екіпажам, під погрозою пеналізації, аж до зняття зі змагання рішенням Колегії Спортивних Комісарів, заборонено відхилятися від офіційного маршруту.

СТАТТЯ 17. КОНТРОЛІ - ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

17.1. Всі контролі, тобто контроль часу і проходження, контроль перегрупування або нейтралізації, будуть вказуватися за допомогою панно.

17.2. Навігаційна СД

17.2.1. Загальною метою Учасників змагань є взяття всіх точок КП (контролю проходження) за мінімальний проміжок часу.

17.2.2. Точки КП для різних категорій (загальних груп) позначаються різними номерами, перша цифра номер залікової групи.

17.2.3. Порядок проходження екіпажем точок КП вільний. Забороняється «брати» точки інших залікових груп.

17.2.4. Точки КП мають вартість – 1 бал. Перелік точок КП, Старту та Фінішу з їх координатами надається Учасникам безпосередньо перед стартом або на брифінгу у паперовому вигляді. Організатор може передбачити заливку координат КП у навігаційні пристрої учасників. Додатково організатор може надати координати АЗС, зон сервісу, медичної допомоги, тощо.

17.2.5. Траєкторія руху, тактика, порядок проходження КП, режим руху й відвідування Бівуаку – визначається екіпажем особисто якщо інше не передбачено індивідуальним регламентом.

17.2.6. Комісари на посту не можуть надавати жодної інформації щодо відміченому часу чи фотофіксації контролю проходження траси іншими учасниками.

17.2.7. Фініш екіпажів буде прийматися в будь-яких рамках Нормативу часу, відведеному на проходження даного етапу змагання. Екіпаж зобов'язаний заявити про те, що він фінішує суддям. При цьому транспортні засоби й екіпаж повинні знаходитися у зоні пункту Фінішу. Після оголошення про фініш, Учасник здає контрольну карту й флеш-карту для перевірки відвіданих КП.

17.2.8. Фініш на навігаційному СД закривається по перетину дозволеного часового нормативу проходження СД для Учасника.

17.2.9. Засобами фіксації результату на СД є Контрольна карта (Карнет) й флеш-карта. КСК має право використати санкцію за втрату Учасником Контрольної карти. Учаснику забороняється вносити які-небудь виправлення в Контрольну карту.

17.2.10. У випадку неможливості Учасника фінішувати у межах Нормативу на СД, Контрольна карта (карнет) повинна бути доставлена тим чи іншим способом до Штабу змагання.

17.3. Процедура отримання відмітки про проходження лінійного СУ (буде вказано в бюлетені).

17.4. Всі контрольні зони розглядаються як «закритий парк».

17.5. Тривалість зупинки у кожній контрольній зоні не повинна перевищувати час, необхідний для виконання контролю.

17.6. Суворо заборонено під загрозою виключення повторно перетинати або повторно в'їжджати у контрольну зону, якщо процедура контролю проведена.

17.7. Контрольні пости починають функціонувати за 30 хвилин до ідеального часу проходження першого екіпажа.

17.8. Після закінчення Часового Нормативу етапу - Фініш для учасника вважаються закритим. За запізнення (прибуття на Фінішу понад часовий норматив) екіпажу анулюються всі контрольні точки КП, які він пройшов (взяв) на даному етапі.

17.9. Час припинення функціонування всіх контрольних постів розраховується як норма проходження всієї дистанції для учасника, що стартував останнім.

17.10. Контроль часу (КЧ).

17.10.1. За проїзд пункту КЧ у напрямку, протилежному маршруту, вказаному у дорожній книзі, екіпаж буде виключено з змагання.

17.10.2. На КЧ старті етапу діють стандартні процедури реєстрації, подання контрольної карти суді і запис часу.

17.10.3. За відсутність відмітки КЧ у Контрольній картці екіпаж буде пеналізовано.

17.11. Процедура реєстрації КЧ:

17.11.1. Починається в зоні КЧ в момент, коли транспортний засіб проходить знак контролю.

17.11.2. Між вхідним знаком зони КЧ і контрольним постом екіпажу заборонено робити будь-яку зупинку або застосовувати ненормально повільний темп руху.

17.11.3. Відмітка у Контрольній картці може бути виконана, якщо всі члени екіпажу і транспортні засоби екіпажу знаходяться у контрольній зоні безпосередньо біля контрольного столу, при цьому одному члену екіпажу дозволяється вийти з автомобіля.

17.11.4. Час відмітки відповідає точному моменту, коли один з членів екіпажу подає Контрольну карту (Карнет) Комісару Поста.

17.11.5. Суддя записує Контрольну карту (Карнет) вручну або за допомогою приладу-штампу точний час і тільки його.

17.11.6. Ідеальний час відмітки – це час, який вказується у Маршрутному листі. Цей час виражається у хвилинах. Наприклад: екіпаж, зобов'язаний пройти контроль о 18 год. 58 хв., буде визнаний у нормі, якщо відмітка виконана між 18:58:00 і 18:58:59. Будь-яка відмінність між реальним часом відмітки і ідеальним часом відмітки буде пеналізована.

17.11.7. Екіпаж, що пеналізований за випередження, може бути нейтралізований на час, що необхідний йому для повернення до свого ідеального часу.

17.11.8. Нагадування: Кожне відхилення від ідеального часу повинно потягти за собою покарання, щонайменше у два рази більше за випередження, ніж за запізнення. При контролі часу прибуття в кінець етапу або в кінець змагання Організатори дозволяють екіпажам відмічатися наперед без пеналізації.

17.11.9. Кожне недотримання екіпажем процедурних правил відмітки, визначених вище, повинно стати предметом письмової доповіді Начальника контрольного посту Директору Змагання.

17.12. Час закриття КЧ може збільшуватись у будь-який момент рішенням КСК та/або Директора Змагання. Екіпажі повинні інформуватися про це у найкоротший термін.

17.13. Рішення про виключення учасника змагання може бути оголошене тільки у кінці секції або етапу.

17.14. Екіпажі зобов'язані під загрозою виключення, що оголошується по рішенням Директора змагання, дотримуватися інструкцій Комісара кожного контрольного посту.

17.15. Розпізнавальними знаками Шляхових Комісарів і Начальників постів є: жилети жовтого (оранжевого або салатового) кольору або бейджі з зазначенням прізвища та посади офіційної особи.

СТАТТЯ 18. ТЕХНІЧНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

18.1. Якщо Технічні Комісари встановлять, що транспортний засіб припустимо знаходиться у стані, несумісному з нормальним шляховим використанням, вони повинні негайно інформувати Директора Змагання, який може вимагати привести її у справний стан.

18.2. У цьому випадку хвилини, використані для виконання втручання, будуть розглядатися як стільки ж хвилин зареєстрованого запізнення. Вони будуть також прийняті до уваги при підрахунку часу виключення. Тому час, використаний для ремонту, не може перевищувати часу виключення. Якщо цей час закінчиться, буде оголошено виключення.

18.3. Щоб не дозволити екіпажу намагатися нагнати своє запізнення після ремонту, екіпаж отримує новий час старту.

18.4. Під контролем відповідних офіційних осіб дозволяється екіпажу у зоні старту, перегрупування чи кінця етапу:

18.4.1. Замінювати пробите чи не придатне колесо бортовими засобами.

18.4.2. Замінювати лобове скло з можливо сторонньою допомогою.

18.4.3. Якщо автомобіль не може рухатися сам:

• На вході чи виході зони старту, перегрупування, кінця етапу або контролю часу, він може бути виштовханий офіційними особами поста і/чи членами присутніх екіпажів.

СТАТТЯ 19. ПЕРЕВІРКИ ПЕРЕД СТАРТОМ І ПІД ЧАС ЗМАГАННЯ.

19.1. Кожен екіпаж, що бере участь у змаганні, повинен представлятися укомплектованим зі своїм транспортним засобом на перевірки, передбачені програмою змагань.

19.2. Будь-який автомобіль, який буде представлено для перевірки із запізненням більше граничного, передбаченого індивідуальним Регламентом змагання, не буде допущений до старту, за винятком випадків форс-мажорних обставин, визнаних Директором змагання.

19.3. Після технічної перевірки, у випадку невідповідності транспортного засобу, Директор змагання може дати строк для приведення цього транспортного засобу у відповідність.

19.4. Старт кожного невідповідного транспортного засобу буде відмінено.

19.5. Виконувані перевірки перед стартом будуть здійснюватися у загальному порядку (контроль ліцензій, водійських посвідчень, медичних довідок, страхових полісів та інших необхідних документів, марки і моделі автомобіля, видима відповідність автомобіля групі, у якій він бере участь, всіх основних елементів безпеки, відповідність автомобіля Правилам дорожнього руху і т. п.).

19.6. На перевірках буде проводитися:

19.6.1. Ідентифікація екіпажа: кожен член екіпажа повинен мати дві недавні фотографії формату 4×4 см або 4×6 см;

19.6.2. Ідентифікація транспортного засобу.

19.7. Будь-який транспортний засіб, який допускається до старту, повинен бути обов'язково обладнаний усіма необхідними засобами безпеки згідно Правил дорожнього руху України. Старт буде заборонено будь-якому транспортному засобу, який не відповідає вимогам ПДР України.

19.8. У будь-який момент на протязі змагання можуть виконуватися перевірки як членів екіпажу, так і транспортних засобів. Учасник несе відповідальність у будь-який момент змагання за технічну відповідність свого автомобіля під загрозою виключення.

19.9. На протязі змагання під час руху транспортного засобу (засобів) екіпажу більш ніж 10 км\г всі члени екіпажу повинні бути у застебнутих захисних шоломах та всі члени екіпажу на автомобілях та двомісних квадроциклах з пристебнутими ременями безпеки. Кожний факт такого порушення пеналізується анулюванням проходження (взяття) однієї контрольної точки (КП).

19.10. Під час проходження траси змагання, на транспортних засобах повинно бути включеним світло фар, за винятком випадків їх механічного пошкодження чи використання електричної лебідки.

СТАТТЯ 20. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ТА ЕКОЛОГІЇ.

20.1. В кожному транспортному засобі, що бере участь у змаганні, повинен бути червоний трикутник аварійної зупинки, який, у випадку зупинки транспортного засобу на СД, повинен бути встановлений екіпажем у видному місці не менш, ніж за 25 метрів позаду транспортного засобу з метою попередження наступних екіпажів.

20.2. У випадку аварії без потерпілих, що потребують термінової медичної допомоги, знак "OK" з Дорожньої книги повинен бути якісно показаний всім наступним екіпажам, а також всім вертольотам, які намагатимуться надати допомогу.

20.3. «Зелений ОК і червоний ХРЕСТ (SOS)» у Дорожній Книзі.

20.3.1. Задня обкладинка Дорожньої Книги повинна мати з зовнішньої сторони добре помітний символ «OK» зеленого кольору. На внутрішній стороні обкладинки повинен бути добре помітний символ вертикально розташованого симетричного хреста червоний чи зелений кольори або знак SOS .

20.3.2. У випадку аварії на трасі СД без постраждалих, які потребують миттєвої медичної допомоги, будь-який член екіпажу повинен показувати знак «OK» всім наступним екіпажам і вертольоту (Якщо

застосовується). Якщо екіпаж залишає свій автомобіль, то знак «ОК» повинен, по можливості, розташовуватися так, щоб його могли добре бачити інші проїжджаючі екіпажі.

20.3.3. У випадку аварії на трасі ЗД з потерпілими, що потребують медичної допомоги, повинен бути показаний знак «червоний ХРЕСТ (SOS)» усім наступним екіпажам і вертольоту (якщо застосовується). Після надання допомоги обов'язково встановлюється зелений знак «ОК».

20.3.4. Усі наступні екіпажі (що слідує за потерпілим аварію транспортним засобом) зобов'язані: •а) У випадку якщо їм був показаний зелений знак «ОК» – проїхати по маршруті до найближчого суддівського пункту, де повідомити про аварію;

•б) У випадку якщо їм був показаний знак „червоний ХРЕСТ (SOS)“ або сигналізація була відсутня – зупинитися, прийняти міри по наданню допомоги. При наявності засобів зв'язку – повідомити про аварію офіційним особам змагання, якщо це не було зроблено раніше. По необхідності – дочекатися прибуття медичної допомоги. Відмітити в Контрольній карті факт передачі постраждалого. Продовжити рух по маршруті до найближчого Суддівського пункту, де повідомити про аварію.

20.3.5. За невиконання вимог п. 20.3.4. екіпаж буде пеналізовано виключенням зі змагання.

20.3.6. У випадку використання екіпажем п. 21.3.4.6 Колегія Спортивних Комісарів розглядає питання нейтралізації цього екіпажу стосовно відповідної СД.

20.4. При руху по території, де не має зазначеної дороги, учасники повинні об'їжджати сільгоспугіддя або пересуватися по їх межі. Рух через сільгоспугіддя заборонено. Протягом усього змагання усім екіпажам категорично забороняється їздити на транспортними засобами ріками й озерами (за винятком руху по СД). Протягом всього змагання заборонений злив на землю та в водойми технологічних рідин (мастил, пального й т.і.), викидання, спалювання та/або закопування будь-якого сміття, а також залишати після себе наслідки ремонту. Замінені запчастини, колеса й акумулятори треба забирати з собою. Кожне таке порушення пеналізується грошовим штрафом в розмірі стартового заявочного внеску, але не менше 500 гривень. Заборонено завалювати пилою/сокирою живі дерева під загрозою виключення зі змагань. Кожний факт такого порушення розглядається КСК.

20.5. Застосування корозахисної стропи обов'язкове! Крім того, корозахисна стропа не може бути зафіксована на «удавку» або перекручена при фіксуванні на дереві. Якщо лебедування за дерево здійснюється без корозахисної стропи, екіпаж пеналізується шляхом анулювання проходження (взяття) ним однієї контрольної точки КП за кожний такий випадок.

20.6. Учасники зобов'язані працювати зі сталним тросом від лебідки тільки у шкіряних рукавицях.

20.7. Забороняється торкатися сталевго троса лебідки, що знаходиться у дії.

20.8. Забороняється перетинати сталевий трос лебідки, що знаходиться у дії.

20.9. Забороняється використовувати лебідку без правильно вставленого гасителя тросу.

20.10. Санкції (пеналізація, штрафи) за порушення положень цього розділу застосовуються до всіх Учасників, їх представникам, персоналу технічної підтримки, гостям та Офіційним особам змагання.

20.11. По вирішенню Головного судді або Офіційного лікаря змагання будь-хто учасник/екіпаж може бути не допущений до старту за таких умов:

- відсутня аптечка;
- відсутній денний запас питної води та продуктів харчування;
- наявні ознаки алкогольного сп'яніння у водія;
- наявні медичні ознаки для надання невідкладної медичної допомоги.

20.12. При реєстрації кожний екіпаж повинен внести екологічну заставу у розмірі що вказує організатор. У разі відсутності порушень вимог екології, вказаних у статті 20, чи проголошених організатором на брифінгу, екологічна заставка буде повернута, але тільки по завершенню змагання (після процедури нагородження).

СТАТТЯ 21. ПРОТЕСТИ – АПЕЛЯЦІЇ

21.1. Кожен протест повинен подаватися у відповідності з умовами Національного Спортивного кодексу (ст. 171 МСК ФАУ)

21.2. Будь-який протест може подаватися у письмовій формі і передаватися Директору Змагання разом із сумою в 250 грн. (застава). Заставу не буде повернено, якщо протест виявиться необґрунтованим.

21.3. Якщо протест вимагає демонтажу різних частин транспортного засобу, протестуючий повинен, крім того, внести гарантійний внесок:

21.3.1. 250 грн. за протест, що стосується тільки окремої частини транспортного засобу (двигуна, трансмісія, управління, гальмівна система, електрообладнання і т.і.)

21.3.2. 1000 грн. за протест, що стосується всього транспортного засобу.

21.4. Затрати, викликані роботами і транспортуванням транспортного засобу, буде віднесено за рахунок протестуючого, якщо протест не підтвердиться, і за рахунок учасника, вказаного у протесті, в іншому випадку.

21.5. Якщо протест не підтверджується, і якщо затрати, викликані протестом (перевірка, транспортування та ін.) перевищують гарантійний внесок, різницю буде покрито за рахунок протестуючого. Але, якщо вони (затрати) нижчі, йому повернуть різницю.

21.6. Учасники можуть подавати апеляцію у ФАУ проти прийнятих рішень згідно з розділом XIII Національного Спортивного Кодексу ФАУ та Загального регламенту Національної Серії змагань.

СТАТТЯ 22. КЛАСИФІКАЦІЯ

22.1. Штрафи виражаються у кількості пройдених (взятих) контрольних точок КП і/або часу (години, хвилини).

22.2. Класифікація екіпажів на змаганні:

2.2.2.1. Класифікація розраховується за змагання окремо по кожній заліковій групі наступним чином:

- сума балів за проходження лінійних СД першого дня змагань

- сума взятих контрольних точок КП за мінусом суми пеналізації (штрафів);

- у разі однакової рівності точок за мінусом суми пеналізації (штрафів) враховується час проходження екіпажем СД даного етапу змагання;

Екіпаж, який набрав максимальну кількість контрольних точок КП за мінусом пеналізації за мінімальний час, є переможцем. Екіпаж із наступними, у порядку зменшення, результатом – другим й т.д.

У разі не проходженням екіпажем жодної контрольної точки на етапі змагання або не фінішуванні на етапі змагання, або перевищення норми часу на етапі змагання, екіпажу нараховується норматив проходження етапу з додаванням до нього 2 годин, при цьому взяті контрольні точки КП (якщо такі є) анулюються.

22.2.2. Остаточна класифікація змагання розраховується шляхом сумарності контрольних точок КП, набраних екіпажем за всі етапи змагання, мінус пеналізація (штрафи). Той, хто досягне більшої загальної кількості точок, буде оголошений переможцем загальної класифікації, наступний буде другим і так далі. При рівності результатів, перевага буде привласнена тому екіпажеві, який при цьому пройшов СД всіх етапів змагання за найменший час (при наступній рівності цього показника враховуються найменша сума отриманої пеналізації (штрафу)).

22.3. Результати оголошуються згідно програми змагання.

22.4. Протягом змагання можуть публікуватись наступні класифікації:

22.4.1. Неофіційні часткові класифікації – класифікації, що публікуються в кінці етапу.

22.4.2. Попередня остаточна класифікація – класифікація, що публікується в кінці змагання за дозволом Спортивних Комісарів.

22.4.3. Офіційна остаточна класифікація – класифікація, що публікується в кінці змагання, яка затверджена Спортивними Комісарами.

22.5. Попередня остаточна класифікація стає офіційною та остаточною через 60 хвилин після її оголошення.

22.6. Факультативно і незалежно від загальної класифікації змагання може встановлюватися будь-яка інша класифікація (наприклад, жінок, прихильників марки і таке інше).

СТАТТЯ 23. ПРИЗИ – КУБКИ

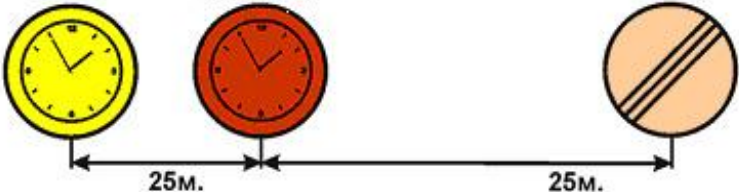
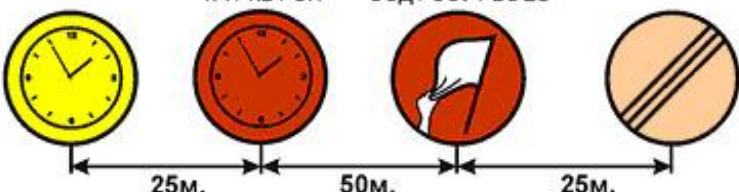
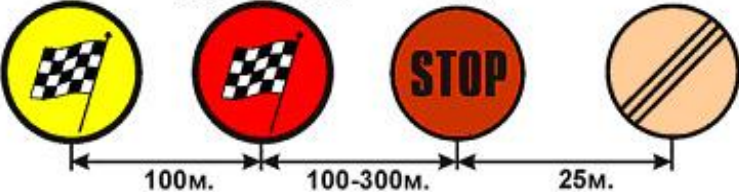
23.1. Нагороджуються екіпажі, які посіли 1, 2, 3 місця у кожній заліковій групі.

23.2. Перелік інших призів може визначатися спонсорами змагання.

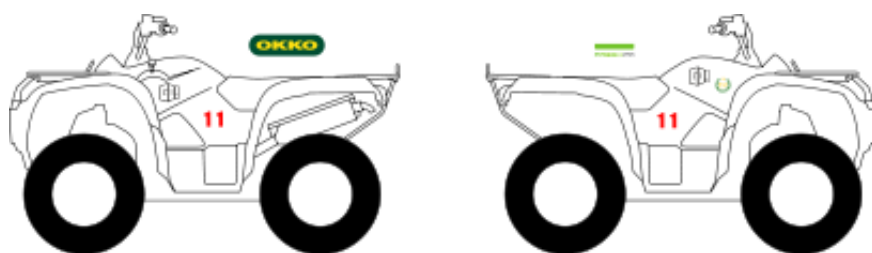
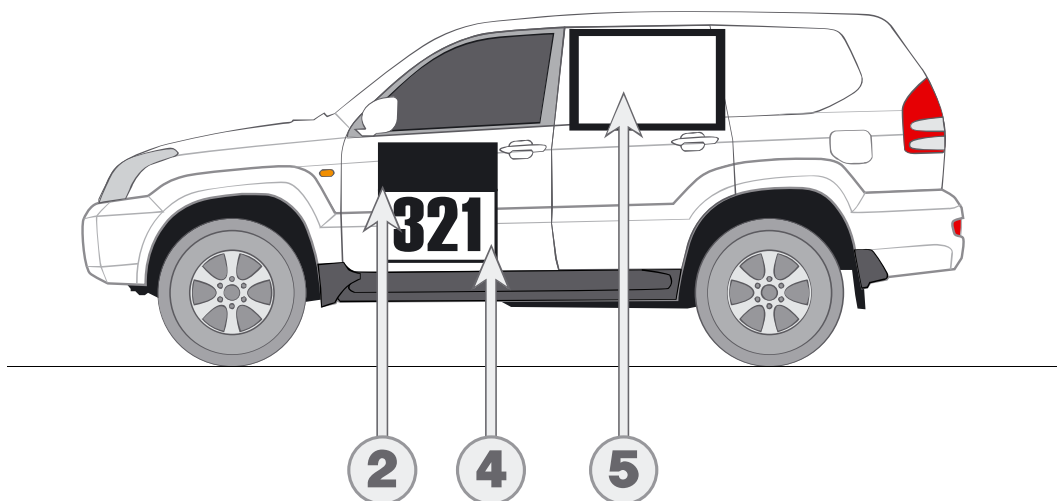
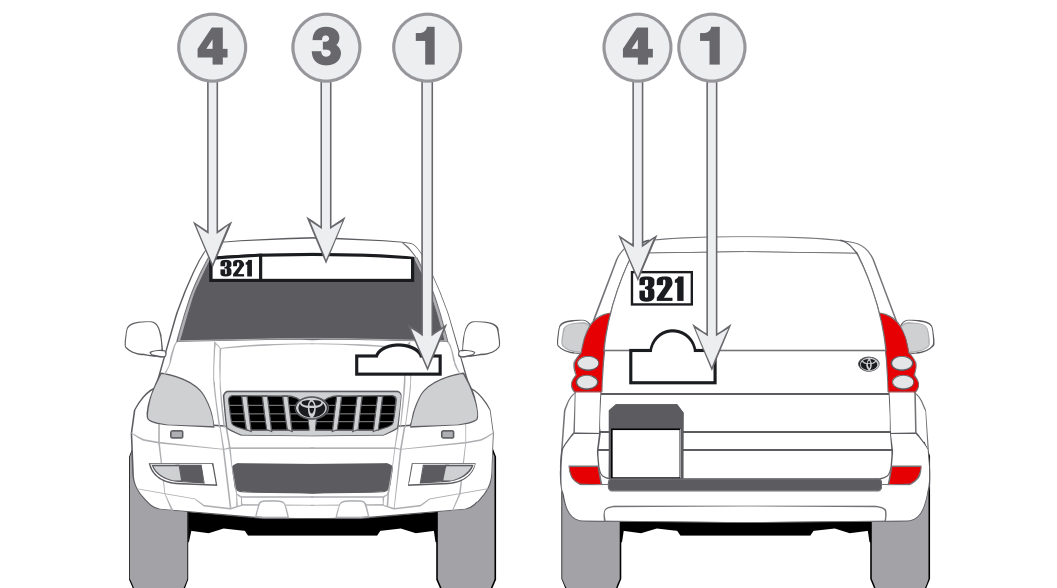
23.3. Вручення нагород відбувається згідно Програми змагання

Додаток № 1.

ЗНАКІ КОНТРОЛЮ

Напрямок руху	Вид контролю	Знаки контролю	Напрямок руху
→	TIME CONTROL КОНТРОЛЬ ЧАСУ КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ CONTRÔLE HORAIRE	<p style="text-align: center;">TC КЧ / КВ / СН</p> 	→
→	TIME CONTROL AND SS START КОНТРОЛЬ ЧАСУ І СТАРТ СД КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ И СТАРТ СУ CONTRÔLE HORAIRE ET DEPART D'ES	<p style="text-align: center;">TC КЧ / КВ / СН SSS ССД / ССУ / Dd'ES</p> 	→
→	END OF SS ФІНІШ СД ФИНИШ СУ FIN D'ES	<p style="text-align: center;">SSF ФСД / ФСУ / Ad'ES STOP СТОП</p>  <p style="text-align: center;">FLYING FINISH NON-STOP ФІНІШ З ХОДУ БЕЗ ЗУПИНКИ ФИНИШ С ХОДА БЕЗ ОСТАНОВКИ LIGNE D'ARRIVEE VEHICULE LANCE</p>	→

Додаток № 2. РОЗМІЩЕННЯ НАКЛЕЙОК НА АВТОМОБІЛІ



1. Емблеми змагання
2. Обов'язкова реклама
3. Обов'язкова реклама
4. Стартовий номер
5. Необов'язкова реклама

Додаток № 3

БЕЗПЕКА

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

2. Дозаправка

Дозаправка повинна здійснюватись тільки в Заправочних зонах, визначених Організатором та позначених в Дорожній книзі. Зони заправки можуть розташовуватися відразу за Зонами сервісу. У Заправочних зонах заборонено починати які-небудь дії, не зв'язані безпосередньо з дозаправкою. В усіх Заправочних зонах діє обмеження швидкості до 5 км/ч. «Нейтралізація» часу екіпажа на час, який він вичерпав на дозаправку, не проводиться. Дозаправка проводиться за рахунок кваліфікаційного часу екіпажу (за рахунок власного часу). Механікам рекомендується надягати уніформу з вогнетривкого матеріалу. За дозаправку відповідає тільки учасник. Під час усього процесу заправки двигуни 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 автомобіль може бути відбуксований із Заправочної зони без накладення штрафу.

ТЕРМІНОЛОГІЯ

Трофі-рейд: змагання з трофі-рейдів, що проводиться по дорогам загального користування і важкому бездоріжжю і яке складається з одного або декілька Спеціальних ділянок (СД), що проходять по бездоріжжю.

Час проведення трофі-рейду: 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.

Маршрут: встановлена Організатором траса змагання. Маршрут розділяється на етапи з однією чи декількома Спеціальними ділянками, з'єднаними Дорожніми секторами. Поділ маршруту на етапи повинен бути здійснено таким чином, щоб більшість учасників подолали їх за світлий час доби. Категорично заборонено давати старт СД у темний час доби. Після водіння транспортного засобу протягом 12-24 годин, обов'язковий відпочинок не менше 6 годин.

Маршрути (траса) змагання для різних залікових груп може бути загальними або різнитися.

Маршрутний лист 1-го автомобіля: офіційний документ, що повністю описує порядок руху екіпажа через контрольні пости, містить перелік СД, нормативи часу, дистанцію траси, розклад руху 1-го автомобіля і перелік пеналізацій за не проходження контрольних пунктів.

Дорожня книга (Легенда): офіційний документ, що надається екіпажу, який містить перелік координат точок суддівських пунктів та пунктів контролю проходження траси, картографічні матеріали місцевості змагання з позначенням на них точок GPS-координат вищезазначених пунктів.

Карта-схема – схема головних доріг, якими можна доїхати до КП. На ній також вказується рельєф місцевості і місце старту, фінішу й розміщення КП. Окрім того, вказуються населені пункти й асфальтовані дороги в цьому районі.

Реєстр КП – це список КП з вказаними їх балів (у вигляді кількості балів або часова пеналізація) та географічними координатами (WGS-84).

GPS-координати повинні надаватися в у форматі WGS-84 з зазначенням гг°мм.ммм'

Контрольний Пункт (КП) – являє собою предмет: прикметне дерево, великий камінь, стовп з поміткою і т.п. Місце розташування кожного такого пункту відмічається на карті-схемі. На дереві (камені, стовпі і т.п.) повинен бути фарбою намальований номер, закріплений за цим КП.

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

Брифінг: інструктаж, що проводиться Директором змагання або його Заступником, Начальником безпеки та/або дистанції про особливості заліку, особливих умовах забезпечення загальної або екологічної безпеки та інших особливостях даного змагання; участь у ньому є обов'язковою для всіх екіпажів. Екіпаж повинен бути представлений на брифінгу як мінімум одним водієм. Текст брифінгу у відношенні безпеки повинен бути видрукований і вивішений на Офіційному табло інформації. Відсутність екіпажу на брифінгу без поважних підстав карається штрафом 30% від суми стандартного стартового заявочного внеску.

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

Бівуак, Зона розміщення: зона, передбачена Організатором, розташована між пунктами Контролю Часу (КЧ) на фініші етапу і КЧ на старті наступного етапу. Режим роботи Бівуаку передбачається Індивідуальним регламентом змагання.

Містечко – територія, передбачена Організатором для розміщення учасників й офіційних осіб змагання на ночівлю. В Містечку розташовується Штаб (секретаріат) змагання та Офіційне табло.

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

Бортовий контролер (БК): прилад, який використовуючи глобальні системи супутникової навігації (GPS, Galileo, ГЛОНАС), на носій інформації записує данні про позицію, рух, зміну напрямку руху, швидкість.

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.

Якщо у Дорожній книзі описуються межі Навігаційного етапу (зони), район внутрі зазначених меж вважатиметься офіційною трасою Навігаційного етапу (зони).

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

Спеціальна Ділянка (СД): ділянка, що хронометрується, проведена по різного роду бездоріжжю для його подолання з елементами орієнтування або без таких.

Лінійна СД: частина спеціальної ділянки, що хронометрується, на якій екіпаж повинен дотримувати заданий маршрут та коридор (обов'язковий порядок проходження суддівських пунктів та коридору).

Навігаційна СД: частина спеціальної ділянки, що хронометрується, на якій екіпаж самостійно визначає маршрут свого руху в межах зони офіційної траси, де знаходяться суддівські пункти та пункти контролю.

«Супер» Спеціальна Ділянка: ділянка, що хронометрується, організована з метою залучення великої кількості глядачів, і проведена з дотриманням підвищених вимог безпеки і на дорогах цілком перекритих від стороннього руху. При проведенні «Супер» Спеціальної Ділянки вона включається у програму змагання, але не враховується у залік змагання. Організаторам рекомендується проводити окреме нагородження. До участі в цій ССД допускаються й учасники які повністю або частково не пройшли основний маршрут змагання.

Часовий норматив (максимально дозволений час): встановлений Організатором і зазначений в Маршрутному листі і Карнеті (Контрольній Карті) максимальний час, на подолання екіпажами окремих Спеціальної ділянки (СД) або Дорожньої секції (ДС). Екіпаж, що перевищив даний час (норматив) буде покараний від штрафу до виключення зі змагань. Після закінчення Часового Нормативу + 60 хвилин, контрольні пункти для даного учасника вважаються закритими. Часовий норматив може змінюватись в сторону збільшення.

В усіх випадках рішення щодо зміни максимально дозведеного часу (часового нормативу) приймається Колегією Спортивних Комісарів за пропозицією Директора змагання та вказується в Бюлетені.

Реальний час: час, реально витрачений екіпажем на проходження СД та\або ДС.

Час припинення функціонування контрольних постів: час фактичного припинення роботи контрольних постів. Цей час розраховується як норма проходження всієї дистанції для учасника, стартувавшего останнім + 60 хвилин (даний час пункт працює в режимі посту безпеки) . В умовах «лінійної» траси (без повторень), КСК може прийняти рішення про закриття пунктів по індивідуальному розкладу гонки.

Перегрупування: зупинка, запланована Організатором, для перегрупування екіпажів, що беруть участь у трофі-рейді, і обмежена вхідним і вихідним КЧ. Час зупинки для різних екіпажів може бути різним. Перегрупування може бути двох видів:

- Регрупуінг: порядок старту повинний відповідати основній класифікації трофі-рейду на момент прибуття в контрольну зону Регрупуінгу. Основна класифікація повинна враховувати як результати, показані учасниками на СД, так і дорожню пеналізацію, а також всі інші пеналізації, виражені в одиницях часу.

- Ренормінг (ущільнення каналу): порядок старту екіпажам визначається відповідно до фінішу на останньої СД, якщо до моменту старту з Регрупуінгу не вдається вивести нову класифікацію.

Період Нейтралізації: час, на який Організатор може зупинити екіпажі, що беруть участь у трофі-рейді. Цей час не зараховується в класифікуємий час.

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

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:

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

▪ Колегією Спортивних Комісарів – 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 постах.

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

Фіксований штраф (пеналізація): пеналізація, застосовувана в змаганнях з трофі-рейдів 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 застосовувані замість виключення зі змагання, можуть застосовуватися тільки один раз за змагання і не можуть бути менш нормативу того етапу, на якому зафіксоване порушення + 10 годин.

Екіпаж: використовується в цілому; мають на увазі 1-й та 2-й водії для позашляхових автомобілів TR-1, TR-2, TR-3, Орен 33, Туризм та 1-й і 2-й водії для квадроциклів та мотоциклів.

Буксирування: будь-які засоби, що змушують транспортний засіб рухатися (так само і пересування транспортного засобу за допомогою стартера), крім звичайних способів пересування за допомогою механічної роботи двигуна.

Сервіс: будь-яка допомога в ремонтних роботах, зроблена не членами екіпажів, що змагаються (не фінішували на даної СД або ДС), а також використання чи одержання екіпажем будь-яких матеріалів (твердих чи рідких), запасних частин, інструментів чи устаткування, що транспортуються не на борту транспортних засобів, що змагаються (крім інформації, води, їжі, медикаментів та засобів 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 (не фінішували на даної СД або ДС), і з використанням матеріалів і інструментів, що знаходяться на борту транспортних засобів, що змагаються.

Зона обмеження швидкості (ОШ): зона на змагальній ділянці, де максимальна швидкість транспортного засобу обмежена.

Зона сервісу: місце для проведення сервісних робіт.

Зона заправки (ЗЗ): місце для проведення дозаправки.

Старт: момент часу, згідно якому екіпажу дозволяється виїзд на трасу змагання.

Фініш: момент часу перетинання лінії фінішу (Суддівського пункту фінішу) передньою віссю автомобіля, квадроцикла чи мотоцикла при наявності на його борту всіх членів екіпажу.

Гаситель тросу: прилад, який встановлюється на сталевий трос лебідки з метою запобігання травматизму у разі розриву тросу. Вага гасителя тросу – не менш 0,75кг, площа поверхні – не менш 0,25м²; повинен знаходитися на третій частині натягнутого тросу.

Корозахисний строп: плоский, нееластичний ремінь шириною не менш 50мм й довжиною від 2–2,5м, призначений для фіксації троса лебідки на деревах.

Додаток №5

КОНТРОЛЬ ПРОХОДЖЕННЯ ТРАСИ

Процедура отримання відмітки про проходження контрольного пункту (без суддів) на СУ:

Екіпажу необхідно сфотографувати знак контрольного пункту, свій транспортний засіб (засоби) і одного з членів екіпажу на цифровий фотоапарат, виконавши вимоги щодо компонування кадру.

На суддівському пункті фінішу екіпаж здає карту (карти) пам'яті з фотоапарата. Карта приймається тільки якщо обидва члени екіпажу і транспортний засіб (засоби) знаходяться в зоні суддівського пункту.

Процедура отримання відмітки про проходження контрольного пункту виконана правильно тільки якщо хоча б на одній фотографії є правильно скомпонований кадр, на якому видно ВСІ необхідні елементи, обумовлені в вимогах.

У разі відсутності кадру з будь-якої причини процедура відмітки про проходження контрольного пункту не виконана.

Вимоги по компонуванню кадру для автомобілів та UTV - на знімку мають бути добре видимі і такі, що однозначно ідентифікуються:

- номер даного контрольного пункту;
- автомобіль учасника з виразно помітним бортовим номером;
- один з членів екіпажу, котрий однією рукою торкається знака даного контрольного пункту (рука, не закриваючи номера, торкається місця, на якому знаходиться фарба, що позначає номер), а іншою рукою тримається за будь-яку частину свого автомобіля (крім троса лебідки та інших тросів, в т.ч. гілковідбійників), причому ця частина повинна становити єдине ціле з автомобілем (не повинна бути відокремлена від нього). Допускається відкривання дверей (у тому числі задньої) і капота.

Вимоги по компонуванню кадру для квадроциклів - на знімку мають бути добре видимі і такі, що однозначно ідентифікуються:

- номер даного контрольного пункту;
- два квадроцикли учасників з виразно помітними бортовими номерами на них та один з членів екіпажу, котрий однією рукою торкається знака даного контрольного пункту (рука, не закриваючи номера, торкається місця, на якому знаходиться фарба, що позначає номер), а іншою рукою тримається за будь-яку частину квадроцикла (крім троса лебідки та інших тросів), причому ця частина повинна становити єдине ціле з квадроциклом (не повинна бути відокремлена від нього). Другий квадроцикл повинен знаходитись на відстані не більше 1.5 м. від іншого квадроцикла чи контрольного пункту.

Якщо номер контрольного пункту намальований у колі, або обмежений горизонтальними або вертикальними лініями, то достатньо, якщо рука торкається місця обмеженого цими лініями.

Розрішення знімка має бути не менше 1600x1200 і не більше 4000x3000, формат зображення jpeg.

Використання специфічних форматів виробника (raw, tiff) не допускається. Організатори гарантують підтримку карт пам'яті форматів Compact Flash Type I/II, SD Card, MultiMediaCard, Memory Stick, Memory Stick PRO, SmartMedia, xD. Використання інших типів карт пам'яті можливе лише за умови попереднього погодження з організатором та надання учасником обладнання для переносу інформації з фотоапарата на комп'ютер Організатора. Файли зображень що подаються учасником повинні містити тільки зображення фотофіксації КП, за виключенням механічного браку. За порушення цієї вимоги екіпаж буде оштрафований у розмірі 50% стартового внеску.

Псування знаку КП не дозволяється і пеналізується зняттям екіпажу зі змагання. Якщо цей факт зіпсування (знищення) об'єкту КП не дає можливості об'єктивно класифікувати інші екіпажі, Колегія Спортивних Комісарів зобов'язана прийняти рішення щодо скасування результатів цього КП. Не дозволяється фіксація

тросу лебідки за предмет точки КП і пеналізується анулюванням екіпажу проходження (взяття) однієї точки КП.

Якщо похибка розташування КП на місцевості становить понад 100м від ідеальних координат, то дане КП буде виключено з траси змагання. Факт відхилення від координат повинен бути підтверджений офіційними особами.

Додаток № 6

ОФІЦЕРИ ПО ЗВ'ЯЗКАМ З УЧАСНИКАМИ

1. Фотографії Офіцерів по зв'язку з учасниками публікуються в Регламенті чи Бюлетенях.
2. Офіцери по зв'язку з учасниками повинні бути легко пізнавані і повинні бути присутніми:
 - на Технічних Оглядах і Адміністративних перевірках;
 - на старті і фініші кожного етапу;
 - у місцях проведення Регрупінгів.
3. Плани роботи Офіцерів по зв'язку з учасниками затверджується Колегією Спортивних Комісарів і публікується на Офіційній дошці оголошень.
4. Обов'язки офіцерів по зв'язках з учасниками:
 - інформування екіпажів і забезпечення постійного контакту з ними;
 - відповіді на питання учасників змагання;
 - роз'яснення правил і особливостей проведення даного змагання;
 - виключення переадресування питань Колегії Спортивних Комісарів, якщо питання можуть бути вирішені шляхом роз'яснення, за винятком Протестів;
 - приймати в Учасників (Заявників) Протести.
5. Офіцери по зв'язках з учасниками зобов'язані утримуватися від будь-яких слів і дій, здатних викликати Протести.