

ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ТРОФИ-РЕЙДОВ

ОГЛАВЛЕНИЕ

Статья 1. ТЕРМИНОЛОГИЯ	1
Статья 2. ТРЕБОВАНИЯ К ДОПОЛНИТЕЛЬНОМУ РЕГЛАМЕНТУ	2
Статья 3. АВТОМОБИЛИ. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА	3
Статья 4. УЧАСТНИКИ. ЭКИПАЖИ	4
Статья 5. ЗАЯВКИ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ	4
Статья 6. ИДЕНТИФИКАЦИЯ. РЕКЛАМА	5
Статья 7. СТРАХОВАНИЕ	6
Статья 8. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ	6
Статья 9. ДОРОЖНАЯ КНИГА	7
Статья 10. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ	7
Статья 11. ПОМОЩЬ	7
Статья 12. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА (КАРНЕТ)	8
Статья 13. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УЧАСТКИ (СУ)	9
Статья 14. СТАРТ и ФИНИШ	9
Статья 15. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ	10
Статья 16. СХОДЫ. ЭВАКУАЦИЯ	11
Статья 17. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК (ЗП)	12
Статья 18. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ	12
Статья 19. ШТРАФЫ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ	13
Статья 20. ПРОТЕСТЫ. АПЕЛЛЯЦИИ	13
Статья 21. ЭКОЛОГИЯ	13
Статья 22. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ	13
Приложение №1	14

СТАТЬЯ 1. ТЕРМИНОЛОГИЯ

- Трофи-рейд – автомобильное соревнование, проходящее по дорогам общего пользования и тяжелому бездорожью и включающее в себя один или несколько Специальных Участков (СУ), организуемых преимущественно на бездорожье. Продолжительность соревнования не превышает 150 часов, протяженность дистанции не превышает 500 км, а общая протяженность СУ не превышает 150 км.
- Трофи-марафон – трофи-рейд, продолжительность которого превышает 150 часов, протяженность дистанции превышает 500 км, а общая протяженность СУ превышает 150 км.
- Брифинг – инструктаж участников и экипажей об особенностях зачета, особых условиях соблюдения общей или экологической безопасности и других особенностях данного соревнования. Проводится Руководителем гонки или уполномоченным им лицом. Обязательно присутствие в Брифинге не менее одного члена каждого экипажа. Отсутствие на брифинге penalizруется денежным штрафом 10% от базового стартового взноса. Факт явки на брифинг должен фиксироваться Организатором.
- Бюллетень - официальное письменное сообщение, которое является неотъемлемой частью Дополнительного (Частного) регламента и предназначено для публикации изменений, пояснений и дополнений к последнему.
 - Бюллетени должны быть пронумерованы и датированы.
 Бюллетени выпускаются и подписываются:
 - Организатором – до начала Административных проверок;
 - КСК – в течение всего соревнования.
 Бюллетени хранятся в Секретариате соревнования, публикуются на официальном табло и немедленно сообщаются Участникам, которые должны подтвердить факт получения/ознакомления с бюллетенем подписью одного из членов экипажа. Все бюллетени должны издаваться в письменной форме и находиться на Официальном табло информации и (при необходимости) на видном месте на Судейских постах.
- Время проведения трофи-рейда - любой трофи-рейд начинается с Административных проверок и/или Технической Инспекции (включая проверки запасных узлов и агрегатов автомобиля, если Организатор сочтет это нужным), и заканчивается самым поздним из следующих моментов:
 - истечение времени подачи Протестов или окончание их слушания;
 - окончание Технической Инспекции после соревнования;
 - окончательное утверждение результатов.
- Дополнительный Специальный Участок (ДСУ) - короткий зрелищный СУ, проводящийся для привлечения зрителей. Правила для всех ДСУ, входящих в программу соревнования, определяются Дополнительным (Частным) Регламентом соревнования.
- Дорожная секция - часть маршрута с Нормой Времени между двумя последовательными пунктами Контроля Времени. Скорость на Дорожной секции не является основным фактором, определяющим классификацию.

- Закрытый Парк - зона, в которой любой ремонт, заправка и внешняя помощь запрещены, за исключением случаев, специально предусмотренных данными Правилами и Дополнительным (Частным) Регламентом.
- Зона размещения - зона, предусмотренная Организатором для размещения участников соревнования, режим работы которой оговаривается в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- Контрольная Карта - форма, выдаваемая Организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов во время соревнования.
- Лагерь соревнования - зона, предусмотренная Организатором, для отдыха экипажей.
В лагере разрешается производить любые ремонтные работы силами экипажа и других экипажей, участвующих в соревновании. Сервис в лагере определяется Частным Регламентом соревнования.
- Норматив - установленное Организатором и указанное в маршрутных документах максимальное время на преодоление экипажами отдельного Специального Участка или секции.
- Нейтрализация - время, на которое Организатор может остановить участвующие в трофи-рейде экипажи. Данное время не входит в результат.
- Норма времени - время (в часах и минутах) отведенное Организатором на прохождение каждой Дорожной секции, точное соблюдение которого является обязательным для всех экипажей.
- Официальная трасса соревнования - трасса, описанная в Дорожной книге.
- Представитель Участника - указанное в заявке физическое лицо с правом представления интересов Участника во время проведения соревнования.
- Регруппинг - перерыв, запланированный Организатором для перегруппировки участвующих в соревновании экипажей и обозначенный в расписании. Время такого перерыва для различных экипажей может быть разным.
- Ремонтные работы (ремонт) - исправление повреждений, замена элементов, деталей и агрегатов, а так же любые регулировочные, смазочные, диагностические, заправочные работы и техническое обслуживание, проводимые силами экипажа с использованием материалов и инструментов, находящихся на борту не финишировавших на данном СУ/ДС автомобилей. Возможно привлечение к ремонту членов других, не финишировавших на данном СУ/ДС экипажей.
- Секция - части этапа (в которые могут быть включены один или несколько СУ).
- Сервис - любая помощь в ремонтных работах, оказанная любыми лицами, кроме членов не финишировавших на данном СУ/ДС экипажей, включая использование или получение экипажем любых материалов (твердых или жидких), запасных частей, инструментов или оборудования, не транспортируемых на борту соревнующихся автомобилей. А также любая посторонняя помощь (использование физической силы, буксировка, использование чужой лебедки и т.д.). Не является сервисом получение/передача информации, воды, пищи, медикаментов.
- Специальный Участок (СУ) - часть соревнования по преодолению различных видов бездорожья, с элементами ориентирования или без них.
 - Линейный СУ - это часть соревнования, на котором Экипажи обязаны строго соблюдать заданный маршрут и коридор (обязательный порядок прохождения судейских пунктов КП, и/или контрольных пунктов, соблюдение маршрута и коридора).
 - Навигационный СУ - это часть соревнования, на котором экипажи самостоятельно определяют маршрут движения в пределах границ Официальной трассы, где могут располагаться судейские пункты КП и контрольные пункты. Количественно-временной навигационный СУ - это навигационный СУ, на котором пенализация за отсутствие отметок КП одинаковая для всех КП и равна (или более) норматива на этом СУ.
- Участник (Заявитель) - физическое или юридическое лицо, имеющее действующую на момент соревнования Лицензию Участника РАФ.
- Финиш - временем финиша является момент пересечения линии финиша передней осью автомобиля.
- Экипаж - экипаж автомобиля в трофи-рейде состоит из двух человек, регистрируемых как Первый и Второй Водитель.
- Экипаж на борту - термин, означающий, что оба члена экипажа находятся внутри автомобиля на предназначенных для экипажа местах, выполнив действующие на данном соревновании или СУ требования по безопасности.
- Этап - соревнование, являющееся в свою очередь составной частью многоэтапного соревнования.

СТАТЬЯ 2. ТРЕБОВАНИЯ К ДОПОЛНИТЕЛЬНОМУ РЕГЛАМЕНТУ.

- Условия публикации.
 - ✓ Частные Регламенты должны составляться и публиковаться в полном соответствии со всеми требованиями к ним, указанными в Спортивном Кодексе РАФ (СК РАФ) и настоящих Правилах.
- Регламент предоставляется в РАФ в печатном виде, подписанный организатором на титульном листе и заверенный печатью Организатора. Проект Регламента для согласования в комитете РАФ может предоставляться в виде электронной копии.
- Сроки:
 - ✓ Предоставления проекта в РАФ (в комитет по трофи-рейдам) - не позднее, чем за 4 недели до даты окончания приема заявок, если иное не оговорено Регламентом официальной серии РАФ.
 - ✓ Утверждение в РАФ - не позднее, чем за 3 недели до даты окончания приема заявок.

- Дополнительный (Частный) регламент разрабатывается Организатором путем дополнения Стандартного Регламента соревнования по трофи-рейдам следующей информацией:
 - ✓ номер и дата официального согласования РАФ;
 - ✓ полное название, статус соревнования и даты проведения;
 - ✓ наименование и реквизиты Организатора, адрес и контактные телефоны Секретариата;
 - ✓ список членов Оргкомитета с указанием их должностей;
 - ✓ список Официальных лиц с указанием номеров их лицензий РАФ:
 - спортивные комиссары,
 - руководитель гонки,
 - главный секретарь,
 - офицер по связи с участниками,
 - комиссар по безопасности,
 - главный врач,
 - технический комиссар,
 - главный хронометрист;
 - ✓ фотографии Руководителя гонки, Офицеров по связи с участниками, начальника лагеря;
 - ✓ Программа Соревнования;
 - ✓ официальное время соревнования;
 - ✓ количество и типы СУ, ДСУ, ДС, секций;
 - ✓ режим работы судейских пунктов;
 - ✓ необходимость наличия прибора GPS или иного навигационного оборудования;
 - ✓ протяженность СУ, ДСУ, ДС и общая протяженность трассы соревнования;
 - ✓ характер грунтов на СУ;
 - ✓ особенности классификации;
 - ✓ время и место публикации результатов (предварительных и официальных);
 - ✓ особенности размещения и обозначения судейских пунктов, коридора, створов и т.п.;
 - ✓ виды и условия зачета (личный, командный, дополнительные и т.д.);
 - ✓ Зачетные группы:
 - ✓ условия и сроки подачи заявок;
 - ✓ стартовые взносы и реквизиты для их перечисления;
 - ✓ ограничение числа допускаемых автомобилей (если есть);
 - ✓ описание страхового покрытия;
 - ✓ допускаемые транспортные средства;
 - ✓ порядок старта, межстартовый интервал;
 - ✓ расположение Зон Сервиса, если таковые предусмотрены;
 - ✓ дополнительные штрафные санкции и пенализация;
 - ✓ категории и группы, подлежащие награждению;
 - ✓ другие дополнения в соответствии с требованиями Правил проведения соревнований по трофи-рейдам.
- Любые изменения или дополнения Дополнительного (Частного) регламента должны быть опубликованы в Бюллетене.
- Дополнительным (Частным) Регламентом могут предусматриваться различные штрафы и наказания за нарушения неспортивного характера (например: нарушение экологических норм и т.п.) по представлению КСК.

СТАТЬЯ 3. АВТОМОБИЛИ. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА.

- 3.1. Транспортные средства, принимающие участие в соревнованиях по трофи-рейдам, подразделяются на Группы и Классы в соответствии с КиТТ:
 - 3.1.1. Группа ТР 1 - Серийные автомобили, не имеющие специальной подготовки.
 - Класс ТР 1.1;
 - Класс ТР 1.2.
 - 3.1.2. Группа ТР 2 - Серийные автомобили, специально подготовленные для участия в соревнованиях по трофи-рейдам.
 - Класс ТР 2.1;
 - Класс ТР 2.2.
 - 3.1.3. Группа ТР 3 - Серийные автомобили, подготовка которых не соответствует требованиям для группы ТР 2 и прототипы свободной конструкции, которые могут быть в том числе самоходными транспортными средствами, с соответствующими регистрационными документами (и требующие водительских удостоверений соответствующей категории) подготовленные в соответствии с КиТТ-09.
 - Класс ТР 3.1;
 - Класс ТР 3.2.
- 3.2. Зачетные группы формируются из Групп и Классов указанных в п.3.1.
- 3.3. Все случаи несоответствия заявленного автомобиля указанной в Заявке Группе/Классу рассматриваются до начала соревнования по представлению Технической Комиссии Коллегией Спортивных Комиссаров, которая имеет

право перевести данный автомобиль в другую Зачетную группу, указанную в Дополнительном (Частном) Регламенте или не допустить к соревнованию.

- 3.4. Подготовка автомобилей ведётся в соответствии с техническими требованиями, изложенными в Приложении 19 к КиТТ.

СТАТЬЯ 4. УЧАСТНИКИ. ЭКИПАЖИ.

- 4.1. К участию в соревнованиях по трофи-рейдам допускаются юридические или физические лица, имеющие Лицензию Участника РАФ и заявляющие экипажи, состоящие из 2-х человек, каждый из которых имеет Лицензию Водителя РАФ. На традиционных соревнованиях экипаж может состоять из 3-х и более человек, при условии наличия в автомобиле оборудованных посадочных мест.
- 4.2. Участник несет солидарную ответственность за действия, как членов экипажа, так и всех лиц, обеспечивающих их участие в соревнованиях.
- 4.3. Все члены экипажа, имеющие водительское удостоверение, имеют право управлять автомобилем в ходе соревнования.
- 4.4. Если Участник не является членом экипажа, то первый Водитель, указанный в заявочной форме, несет всю ответственность за данный экипаж в течение всего соревнования.
- 4.5. Если один член экипажа выбывает из соревнований и/или если на борт автомобиля принимается третье лицо (за исключением тех случаев, когда происходит транспортировка раненого или пострадавшего, других форс-мажорных случаев, подтвержденных официальными документами), то экипаж может быть подвергнут пенализации решением КСК.
- 4.6. Любой обман, некорректное или неспортивное поведение, совершенное Участником или членом экипажа будет рассматриваться Коллегией Спортивных Комиссаров. Наказанием за вышеперечисленные действия может стать любое наказание в соответствии с СК РАФ, вплоть до исключения из соревнования.

СТАТЬЯ 5. ЗАЯВКИ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ.

- 5.1. Любое лицо, обладающее действующей Лицензией Участника и желающее принять участие в соревнованиях должно отослать в Секретариат соревнования заполненную должным образом Заявку на участие, сопровождаемую заявочным взносом.
- 5.2. Организатор обязан опубликовать заявочную форму в сети Интернет одновременно с объявлением о начале приема заявок или иным образом обеспечить получение заявочной формы участниками, желающими принять участие в трофи-рейде. Допускается использование Стандартной заявочной формы.
- 5.3. Заявка является договором между Участником и Организатором. Заявка обязывает Участника принять участие в соревновании, а Организатора – выполнить по отношению к Участнику все положения Спортивного Кодекса РАФ, настоящих Правил и Дополнительного (Частного) регламента соревнования.
- 5.4. Фактом подписания заявочной формы Участник и все члены экипажа подпадают под спортивную юрисдикцию РАФ и обязуются соблюдать положения СК РАФ, настоящих Правил и Дополнительного (Частного) регламента соревнования.
- 5.5. Организатор не несет ответственности за ущерб и повреждения, причиненные Участникам и их имуществу. Все экипажи принимают участие в соревновании на свой собственный риск. Своей подписью на заявочной форме Участник и экипаж отказываются от каких-либо прав на компенсацию расходов, которые могут возникнуть в результате происшествия во время соревнования. Этот отказ (от каких-либо прав на компенсацию расходов) относится к РАФ, Организатору, официальным лицам и другим участникам соревнования.
- 5.6. Предварительная заявка может быть передана Участником Организатору по факсу или электронной почте. Организатор обязан опубликовать в Дополнительном (Частном) Регламенте номер факса и/или адрес электронной почты, по которым могут быть направлены заявки. Если заявочная форма была передана по факсу или электронной почте, то оригинал заявочной формы должен быть представлен организатору во время Административных проверок, при этом датой подачи заявки считается дата отправки заявочной Формы по факсу или по электронной почте. В случаях, не противоречащих СК РАФ Организатор имеет право не принять поданную заявку, сообщив об этом участнику не позднее дня окончания срока подачи заявок.
- 5.7. Предварительная заявка должна содержать следующие сведения:
- фамилия, имя, гражданство, номер Лицензии Водителя, адрес для сообщений, контактный телефон для каждого члена экипажа;
 - информацию о спортивном автомобиле (марка, модель, группа подготовки);
- 5.8. Окончательная Заявка (оригинал, стандартная форма) должна поступить к Организатору не позднее Административной проверки.
- 5.9. Заявка на участие в соревновании должна сопровождаться оплатой минимум 50% заявочного взноса. Заявки, не сопровождаемые заявочным взносом, считаются принятыми условно и могут быть отклонены Организатором в любое время до начала соревнования.
- 5.10. Разрешается заменять 2-го Водителя только до завершения Административных проверок. Замена двух членов экипажа, а так же замена 1-го Водителя может производиться в те же сроки только с разрешения Организатора. Такое разрешение оформляется в письменном виде и становится неотъемлемой частью Заявки.

- 5.11. До прохождения Административных проверок Участник имеет право заменить автомобиль другим, той же зачетной группы. Замена на автомобиль другой зачетной группы возможна только с разрешения Руководителя гонки.
- 5.12. Предварительный список заявленных участников Официальных соревнований РАФ должен быть опубликован не позднее, чем за 5 дней до начала соревнования и отправлен в РАФ не позднее, чем за 3 дня до начала соревнования.
- 5.13. Организатор обязан в Дополнительном (Частном) регламенте определить размер базового заявочного взноса. Организатор вправе предусмотреть в Частном Регламенте размер и сроки оплаты льготных и увеличенных заявочных взносов. Никакой (в том числе и увеличенный, включая обязательные дополнительные взносы) Заявочный взнос не должен превышать 21000 рублей.
- 5.14. Заявочные взносы возвращаются полностью:
 - кандидатам, у которых не была принята заявка на участие в соревнованиях;
 - в случае если соревнование не состоялось или перенесено более чем на 24 часа.
- 5.15. Участник, который не смог участвовать в соревновании по причине официально подтвержденного форс-мажора, имеет право на возврат 50% уплаченного им заявочного взноса за каждый не участвующий экипаж.
- 5.16. Неявка на этап официального соревнования Первого водителя, включенного в предварительный список заявленных экипажей, без уважительной причины, может повлечь временную дисквалификацию этого Водителя Спортивными комиссарами. Такая временная дисквалификация будет действовать до уплаты им Организатору этого этапа денежного штрафа в размере максимальной величины заявочного взноса, установленной для этапов этого официального соревнования
- 5.17. Возврат заявочных взносов производится в течение 1-го месяца со дня окончания соревнования.
- 5.18. Организатор имеет право предусмотреть в Дополнительном (Частном) регламенте дополнительные взносы (обязательные и необязательные) за автомобили сервиса, транспортировку, питание, бронирование гостиницы, возвратные экологические взносы и т. д. Информация об обязательных дополнительных взносах должна быть доведена до сведения предполагаемых участников до начала приема заявок. Введение обязательных дополнительных взносов, не опубликованных до начала приема заявок не допускается. Участник вправе отказаться от внесения необязательных дополнительных взносов.

СТАТЬЯ 6. ИДЕНТИФИКАЦИЯ. РЕКЛАМА.

- 6.1. Организатор предоставляет каждому экипажу для автомобиля эмблему соревнования и стартовые номера.
- 6.2. Эмблемы соревнования должны включать в себя статус соревнования, официальное название соревнования, символику РАФ.
- 6.3. Стартовые номера должны быть расположены на передних дверях автомобиля, а также рекомендуется дублироваться на лобовом стекле в верхнем левом углу (Рекомендуемый размер цифр 75X35 мм с шириной штриха не менее 10 мм).
- 6.4. Если во время соревнований обнаружится неправильное расположение или отсутствие эмблем соревнования / стартового номера, то: при первом нарушении будет взиматься штраф в размере 10% от базового заявочного взноса, второй – 50%, третий – исключение из соревнования. Каждое из нарушений должно быть устранено до старта следующей секции/СУ.
- 6.5. *Для официальных соревнований - обязательно. Для прочих соревнований - рекомендуется.* Фамилии и имена (псевдонимы) Первого и Второго водителей и их национальные флаги должны располагаться с обеих сторон автомобиля на передних крыльях и/или задних боковых стеклах (поверхностях) автомобиля. За нарушение данного требования взимается штраф в размере 10% от базового заявочного взноса
- 6.6. *Рекомендуется.* Специальный документ, называемый "Идентификационной Картой", который включает в себя: недавние фотографии, фамилии, имена (псевдонимы) и подписи членов экипажа, гос. номер, марку, Зачетную группу и стартовый номер автомобиля, должен быть прикреплен к автомобилю во время соревнования. Идентификационная Карта располагается в правом нижнем углу лобового стекла или же на кузове, недалеко от правого нижнего угла лобового стекла, или на правом заднем боковом стекле автомобиля. В случаях, когда размещение Идентификационной Карты в указанных выше местах невозможно из-за конструктивных особенностей автомобиля или ограничивает обзор - Технический Комиссар совместно с экипажем находит приемлемое для обеих сторон место ее размещения. За отсутствие Идентификационной Карты в одном из вышеуказанных мест взимается штраф в размере 10% от базового заявочного взноса.
- 6.7. Организатор имеет право ввести индивидуальные дополнительные идентификационные знаки (браслеты, бейджи и т.д.) для членов экипажа. За нарушение идентификации, может быть наложен штраф в размере до 10% от базового заявочного взноса.
- 6.8. Шасси, блок двигателя и другие агрегаты, и оборудование, могут быть проверены и промаркированы в любой момент соревнования.
- 6.9. Места, зарезервированные Организатором для Обязательной рекламы, находятся:
 - на эмблемах соревнования - полоса 9X43см по нижнему краю эмблемы.
 - на панно со стартовыми номерами - полоса 14X50см над или под цифрами номера (может быть разделена и расположена сверху и снизу)
 - две полосы 10X25см, расположенные по бокам верхней части лобового стекла. В случаях конструктивной особенности автомобилей, имеющих ограниченный обзор из-за размещения обязательной рекламы Технический

- Комиссар совместно с экипажем находит приемлемое для обеих сторон место ее размещения.
- 6.10. Места Необязательной рекламы: два панно размерами 50X52 см резервируются на задних дверях и крыльях автомобиля. Организатор имеет право разбить данное панно на несколько частей с сохранением общей площади.
 - 6.11. Условия отказа Участника от размещения Необязательной рекламы определяются Дополнительным (Частным) Регламентом.
 - 6.12. Экипажи несут ответственность за надлежащее размещение рекламы во время соревнования. За отсутствие рекламы и/или за неправильное ее размещение, будет взиматься штраф в размере 10% от базового заявочного взноса (1-е нарушение), и штраф в размере 100% от базового заявочного взноса (за повторное нарушение). Если реклама была утеряна или повреждена, но Организатор не предоставил экипажу дополнительные материалы для ее восстановления, то повторно экипаж не штрафуются.
 - 6.13. На кузове автомобиля должны быть предусмотрены наружные гладкие (вертикальные) поверхности (металлические или пластмассовые), прямоугольной формы (с соотношением сторон не менее чем 1:3), позволяющие разместить на них помимо стартовых номеров и эмблем соревнования рекламу, общей площадью не менее чем 52 X 52 см или общей площадью не менее чем 2700 кв.см. Эти поверхности должны быть расположены, как минимум, с обоих бортов автомобиля

СТАТЬЯ 7. СТРАХОВАНИЕ.

- 7.1. Организатору рекомендуется производить за счет заявочных взносов страхование гражданской ответственности участников перед третьими лицами на время проведения соревнования. Это страхование должно действовать как на дорожных секторах, так и на специальных участках, однако ответственность за ущерб, причиненный участниками третьим лицам в любое время до старта и после финиша соревнования, страхуется участниками самостоятельно (на каждый автомобиль Участник должен иметь полис обязательного страхования гражданской ответственности).
- 7.2. Если Дополнительный (Частный) регламент соревнования не предусматривает наличия действующей в период проведения соревнования медицинской страховки у всех участников, то Организатору рекомендуется обеспечить подобную страховку (медицинскую, списком на обеспечение оказания медицинской помощи и медицинскую эвакуацию) своими силами.
- 7.3. *Для официальных соревнований - обязательно. Для прочих соревнований - рекомендуется.* Объем и виды личного страхования водителей определяется ими самостоятельно, но наличие у них полисов страхования от несчастных случаев (включая спортивные риски), действующих на период соревнования, является обязательным.

СТАТЬЯ 8. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ.

- 8.1. Все экипажи, принимающие участие в соревновании по трофи-рейдам, должны быть представлены на Технической Инспекции (ТИ) и на Административных проверках (АП) как минимум одним членом экипажа, либо Участником, либо Представителем Участника.
- 8.2. Все экипажи обязаны пройти АП и ТИ в рамках расписания соревнования.
В случае прохождения АП и ТИ вне расписания, но в рамках их работы экипаж будет оштрафован на 20% базового взноса, если иное не предусмотрено Дополнительным Регламентом. Однако в любом случае штраф не может превышать 50% базового взноса.
Любой экипаж, не прошедший АП и/или ТИ к старту соревнования не допускается.
В случае непрохождения экипажем АП и ТИ в рамках их работы КСК вправе назначить дополнительное время прохождения АП и ТИ для экипажей, подтвердивших форс-мажорные обстоятельства. За прохождение АП и ТИ после окончания их работы установлен дополнительный денежный взнос в размере 50 % от суммы базового взноса.
- 8.3. На АП Участник обязан предоставить следующие документы:
 - лицензия Участника РАФ
 - лицензии Водителя РАФ (для каждого члена экипажа)
 - водительские удостоверения соответствующих категорий (для каждого члена экипажа);
 - документ о принадлежности автомобиля (транспортного средства) (свидетельство о регистрации, доверенность и т.д.);
 - техпаспорт РАФ на заявленный автомобиль (для традиционных соревнований возможно предоставления действующего талон ГТО)
 - другие документы, оговоренные в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования.
- 8.4. Только экипажи, прошедшие АП, допускаются на ТИ. Участник несет ответственность за соответствие его автомобиля техническим требованиям. Факт явки на предстартовую ТИ расценивается как заявление Участника о соответствии его автомобиля техническим требованиям и требованиям безопасности. На ТИ автомобиль представляется чистым, оснащенный наклейками и стартовыми номерами. Предстартовая ТИ носит общий характер. На ней проводится идентификация марки и модели автомобиля, проверка автомобиля на соответствие требованиям безопасности и принадлежность к группе в которую автомобиль был заявлен. При прохождении предстартовой ТИ, если автомобиль признан несоответствующим требованиям безопасности и/или техническим требованиям к указанной в Заявке группе, Технический Комиссар может назначить срок, в течение которого могут быть устранены выявленные недостатки, но не позднее, чем за 1 час до старта первого СУ.

- 8.5. Дополнительные проверки членов экипажа и технического состояния автомобиля могут быть назначены КСК в любое время на всем протяжении соревнования. При выявлении на дополнительных технических проверках несоответствия зачетной группе и/или условиям безопасности, такой автомобиль к старту на следующий СУ не допускается до устранения выявленных несоответствий, результаты предыдущих СУ аннулируются. При этом установленное время старта и разрешенное время опоздания на старт не изменяются.
- 8.6. Участник несет ответственность за соответствие его автомобиля техническим требованиям и требованиям безопасности в течение всего соревнования. Факт явки на старт любого СУ после прохождения любых проверок расценивается как заявление Участника о соответствии его автомобиля техническим требованиям и требованиям к безопасности.
- 8.7. Если на ТИ проводятся идентифицирующие маркировки, то экипаж несет ответственность за их сохранность до конца соревнования. Маркировки должны быть выполнены таким образом, чтобы в разумной мере исключить как возможность их подделок так и возможность их случайной утраты (уничтожения). При отсутствии данных маркировок, экипаж будет исключен из соревнования, а Участник извещен об этом в письменной форме.
- 8.8. Если обнаружится, что экипаж совершил обман, в частности предоставил ложную маркировку, то этот экипаж будет исключен из соревнования.
- 8.9. Полная проверка технического соответствия автомобилей, занявших первые места в общей квалификации или занявших первые места в зачетной группе, а также любых других экипажей может назначаться:
- решением Коллегии Спортивных Комиссаров по предложению Руководителя гонки;
 - решением Руководителя гонки на основании поданного Протеста;
 - Регламентом РАФ.

СТАТЬЯ 9. ДОРОЖНАЯ КНИГА.

- 9.1. Дорожная книга – это документ, который определяет маршрут движения экипажей и особенности прохождения трассы соревнования. Порядок выдачи Дорожной книги оговаривается Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 9.2. Дорожная книга может быть в виде легенды прохождения маршрута и/или перечня обязательных для прохождения точек, определять порядок прохождения точек, определять допустимое отклонение от заданного маршрута, контрольные пункты. Дорожная книга может иметь приложения в виде картографических или иных материалов. При наличии в Дорожной книге ссылок на географические пункты или названия Организатору рекомендуется обеспечить все экипажи одинаковыми картографическими материалами.
- 9.3. В Дополнительном (Частном) Регламенте может предусматриваться пенализация за отклонения от предписанного Дорожной книгой маршрута.
- 9.4. Организатор соревнования должен гарантировать участникам соревнования или лицам, планирующим участвовать в соревновании равные условия получения информации о маршруте.
- 9.5. Для обеспечения участников соревнования своевременной информацией Организатор обязан осуществить проверку Дорожной книги перед соревнованием.
- 9.6. Дорожная книга должна описывать границы Навигационного СУ (если применяется). Район внутри описанных границ является официальной трассой Навигационного СУ.
- 9.7. В местах, где невозможно точно описать местность, Организатор должен указывать точки GPS. Все GPS - координаты должны выдаваться экипажам в формате WGS-84 в виде – градусы, минуты, доли минут (ДД ММ, ммм). Организатор обязан предоставить письменные данные для загрузки приборов GPS. В Дополнительном (Частном) Регламенте Организатор заблаговременно должен объявить о необходимости наличия прибора GPS и возможности их электронной загрузки.
- 9.8. Расположение контрольных и судейских пунктов должно быть точно указано в Дорожной Книге с использованием ссылок на материалы гонки (географические (широта и долгота) координаты, указание места на карте).
- 9.9. В Дополнительном (Частном) Регламенте могут быть оговорены ограничения и/или условия ознакомления с трассой.

СТАТЬЯ 10. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ.

- 10.1. Во время проведения соревнования запрещается перевозить любым способом заявленные в соревновании автомобили, кроме случаев, оговоренных в Дополнительном (Частном) Регламенте. Перевозкой автомобиля считается любая транспортировка автомобиля на расстояние более 100 м, при которой менее 3 его колес контактируют с покрытием, по которому осуществляется движение. Нарушение пенализируется решением КСК (вплоть до исключения из соревнования).
- 10.2. Запрещено использование не предусмотренного ПДД осветительного оборудования при движении по дорогам общего пользования.

СТАТЬЯ 11. ПОМОЩЬ.

- 11.1. Ремонт автомобилей разрешен в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещенных данными Правилами и/или Дополнительным (Частным) Регламентом. Условия заправки топливом

- оговариваются Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 11.2. В соревнованиях буксировка на СУ одного автомобиля другим разрешается только тем участникам, которые стартовали на данном СУ и еще не финишировали. За проезд через любой судейский пункт на буксире налагается пенализация 1 час.
- 11.3. Передача денег, медикаментов, одежды, пищи и напитков от/для экипажа разрешена в течение всего соревнования.
- 11.4. Сервис.
- 11.4.1. Сервис на СУ может быть разрешен в специально отведенной зоне сервиса.
- 11.4.2. Любое отмеченное нарушение, касающееся сервиса, ведет к пенализации решением КСК вплоть до исключения из соревнования.
- 11.4.3. Запрещается расположение (размещение, установка) любых материалов, запасных частей, инструментов или оборудования на СУ.
- 11.4.4. *Рекомендуется.* Автомобили сервиса должны быть ясно идентифицированы при помощи соответствующих эмблем, выдаваемых Организатором, и закрепленных в определенных Дополнительным (Частным) регламентом местах. Количество автомобилей сервиса может ограничиваться в Дополнительным (Частным) регламенте.
- 11.4.5. *Рекомендуется.* Остальные машины команд идентифицируются при помощи эмблем “Сопровождение”, выдаваемых Организатором.
- 11.4.6. В Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования Организатор должен указать расположение всех Зон Сервиса.
- 11.4.7. Во всех Зонах Сервиса скорость ограничена 30 км/ч. При наличии дополнительных взносов за автомобили сервиса/сопровождения Организатор обязан обеспечить проезд и зарезервировать место для Участников с помощью разметки, пропускного режима и т.д. Организаторам рекомендуется предусматривать отдельный проезд для соревнующихся автомобилей и отдельный – для служб и зрителей.
- 11.5. «Зеленый ОК» и «SOS». Экипажу рекомендуется иметь в машине символы «ОК» зеленого цвета и «SOS» красного цвета, выполненные на плотной ламинированной бумаге форматом А4 или на другом прочном материале.
- 11.5.1. В случае аварии на трассе СУ при отсутствии пострадавших и отсутствии необходимости оказания помощи, любой член экипажа должен закрепить знак "ОК" на хорошо просматриваемой части автомобиля по возможности так, чтобы его могли хорошо видеть другие проезжающие экипажи.
- 11.5.2. В случае аварии на трассе СУ с пострадавшими, нуждающимися в медицинской помощи, должен быть показан знак “SOS” всем следующим экипажам. После оказания помощи обязательно устанавливается зеленый знак “ОК”.
- 11.5.3. Экипаж, следующий за потерпевшим аварию автомобилем, обязан:
- 11.5.3.1. В случае если ему был показан SOS – остановиться, принять меры по оказанию помощи. Принять меры для передачи информации об аварии официальным лицам соревнования. По необходимости – дождаться прибытия медицинской помощи.
- 11.5.3.2. В случае отсутствия какого-либо из этих знаков Участник обязан остановиться и убедиться в том, что экипаж не нуждается в помощи.
- 11.5.4. За невыполнение требований п.11.5 экипаж может быть подвергнут пенализации.
- 11.6. В случае проведения соревнований на территории, где не действует сотовая связь, Организатору рекомендуется организовать радиосвязь и расположить ее на Маршруте соревнований так, чтобы в экстренных случаях участники или судьи на судейских пунктах могли связаться с Организатором соревнования непосредственно, либо передать им экстренное сообщение. В аномальных геомагнитных зонах, где затруднена радиосвязь, Организатору рекомендуется предложить другие варианты осуществления передачи и получения информации Участник-Организатор в экстренных случаях.

СТАТЬЯ 12. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА (КАРНЕТ).

- 12.1. На старте соревнования экипажам могут выдаваться Контрольные Карты, в которых могут быть указаны Нормы времени и нормативы для каждого участка/секции. КК может быть заменена новой на старте следующего СУ/секции. Каждый экипаж несет ответственность за сохранность Контрольной Карты.
- 12.2. Контрольная Карта должна иметь отметки всех судейских и/или контрольных пунктов. За отсутствие отметок или не предъявление Контрольной Карты на любом судейском пункте (за исключением случаев оговоренных данными Правилами) экипаж решением Коллегии Спортивных Комиссаров будет подвергнут пенализации, вплоть до исключения.
- 12.3. Любые исправления или изменение данных в Контрольной Карте пенализируются решением КСК, за исключением случаев, когда это исправление внесено судьей на судейском пункте и заверено его подписью.
- 12.4. Только экипаж является ответственным за подачу Контрольной Карты на судейских пунктах и правильность вносимых данных. Только судьям на судейских пунктах разрешается вносить данные в Контрольные Карты.
- 12.5. Экипаж, прибывший в лагерь соревнования и не получивший отметку на финише СУ/ДС, обязан сдать Контрольную Карту в секретариат соревнования. Экипаж, не выполнивший данное требование, пенализируется решением КСК.

- 12.6. Экипаж, выбывший из соревнования, обязан в кратчайшие сроки сдать Контрольную Карту официальным лицам с собственноручной записью о причинах схода. Нарушения данного требования могут по просьбе Организаторов рассматриваться комитетом по трофи-рейдам.

СТАТЬЯ 13. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УЧАСТКИ (СУ).

- 13.1. Специальный Участок начинается на судейском пункте Старта и заканчивается пунктом хронометража на финише.
- 13.2. Соблюдение маршрута на СУ является обязательным, нарушение пенализируется решением КСК, вплоть до исключения из зачета на СУ, на котором такое отклонение было допущено.
- 13.3. Экипаж, превысивший норматив на СУ, может быть исключен из зачета на этом СУ, либо пенализирован, в соответствии с Дополнительным (Частным) Регламентом. Организатор не гарантирует работу судейских пунктов для экипажей, превысивших норматив.
- 13.4. Во время движения автомобиля по трассе СУ члены экипажей должны находиться в застегнутых защитных шлемах даже в случаях нахождения вне автомобиля. Типы разрешенных защитных шлемов описываются в ТТ-09. Экипажи, нарушившие эти требования пенализируются 1 часом за каждое зафиксированное нарушение.
- 13.5. Время прохождения на СУ определяется с точностью до секунды.
- 13.6. Изменение норматива на СУ после старта допускается только в том случае, если в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования была предусмотрена возможность пересмотра норматива и указано его новое значение, а время лидирующего на СУ экипажа составляет более чем 80% от норматива.
- 13.7. До момента закрытия финиша СУ без разрешения Руководителя гонки категорически запрещён выезд на трассу тех автомобилей, которые финишировали, либо были не допущены к участию на данном СУ, а так же автомобилей сервиса, сопровождения и болельщиков.
- 13.8. Прерывание СУ: если спортивное движение на СУ прерывается, то КСК на основании доклада Руководителя гонки, может принять решение об исключении из зачета такого СУ в случае невозможности определения спортивного результата на нем.
- 13.9. В исключительных случаях, исходя из требований безопасности, Руководитель гонки может прервать СУ на предшествующем пункте Контроля Прохождения, и экипажи могут продолжать СУ после того, как опасная зона будет пройдена. Спортивный результат будет определяться путем сложения времен частей СУ, на которых осуществлялось движение в спортивном режиме.
- 13.9.1. Время нейтрализации не учитывается при начислении пенализации за отклонение от норматива. То есть время нейтрализации вычитается из времени прохождения СУ. Время нейтрализации должно быть отмечено в Контрольной Карте экипажа и/или в протоколе судьи.
- 13.10. Если норматив на СУ превышает 24 часа, Организатор обязан оговорить в Дополнительном (Частном) Регламенте один или несколько периодов обязательной нейтрализации из расчёта не менее 4 часов на каждые 24 часа норматива на СУ.
- 13.11. В том случае, если условиями Дополнительного (Частного) регламента порядок прохождения нескольких СУ строго определен, то опоздавший более чем на 30 минут экипаж может быть не допущен к старту на следующие СУ или Секции.
- 13.12. В том случае, если трасса включает в себя проезд по дорогам общего пользования, Организатор обязан принять меры к максимальному сокращению применения дорог общего пользования на СУ, в том числе и путем организации Секции из нескольких СУ с Дорожными секциями.
- 13.13. Организатору рекомендуется устанавливать нормативы для отдельных частей продолжительных СУ с соответствующей установкой судейских пунктов и фиксацией промежуточных результатов (времени) в Контрольной Карте и/или судейских протоколах
- 13.14. Время исключения, норматив или одна/несколько норм времени, определенных в Дополнительном (Частном) Регламенте, могут быть изменены Коллегией Спортивных Комиссаров, по предложению Руководителя гонки.
- 13.15. Экипажам запрещается, под угрозой пенализации, вплоть до исключения решением КСК преднамеренно блокировать проезд соревнующихся автомобилей, или препятствовать обгону другими участниками

СТАТЬЯ 14. СТАРТ И ФИНИШ.

- 14.1. Если формат соревнования предполагает отдельный старт, то порядок старта для официальных соревнований РАФ определяется Регламентом РАФ соответствующего соревнования, а для традиционных соревнований – единой жеребьевкой для всех групп, если иное не оговорено Регламентом. При определении порядка старта могут учитываться результаты, показанные на предыдущих СУ.
- 14.2. На старте каждого СУ/Секции (в случае раздельного старта) экипажи должны стартовать с интервалом не менее 1-ой минуты.
- 14.3. Если организация трассы позволяет провести одновременный старт экипажей, и при этом не будут нарушены меры безопасности, а сам по себе старт не даст преимущества одного экипажа перед другим, то возможен общий старт всех экипажей. Процедура старта оговаривается Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 14.4. Любой экипаж, прибывший на старт с опозданием пенализируется 1 минутой за каждую минуту опоздания, если опоздание меньше 30 минут. В случае опоздания на 30 минут и более экипаж не допускается на старт СУ. В слу-

- чае одновременного старта для экипажа, опоздавшего на старт, норматив отсчитывается от назначенного времени старта.
- 14.5. На старте СУ экипаж должен находиться на борту автомобиля в полном составе и выполнить требования безопасности. Нарушения данного требования пенализируются отказом в старте на СУ.
 - 14.6. На старте СУ автомобиль с экипажем на борту останавливается перед красным знаком "Старт СУ". Экипажу отмеряется время прибытия на судейский пункт и назначается время старта. Судья фиксирует предписанное время старта и начинает громкий обратный отсчет секунд 30-15-10 и последние пять секунд последовательно 5-4-3-2-1 с одновременным дублированием отсчета сигналами, воспринимаемыми визуально (пальцы руки, таблички, перекидные часы и т.п.). По истечении последних пяти секунд, дается стартовый сигнал, после которого автомобиль должен стартовать.
 - 14.7. В случае раздельного старта, если экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала, может налагаться пенализация 2 минуты.
 - 14.8. Время старта на СУ может быть изменено только по решению судьи.
 - 14.9. Фальстарт (начало движения в зачетном направлении до подачи судьей стартовой команды) пенализируется решением КСК минимум 1 минутой.
 - 14.10. Экипаж, отказывающийся стартовать на СУ в предписанное время и с предписанной позиции может быть пенализирован решением КСК вплоть до незачета СУ.
 - 14.11. Временем финиша экипажа на СУ является момент пересечения линии финиша передней осью автомобиля. Обязательным условием является нахождение в автомобиле в момент финиша обоих членов экипажа, выполнивших требования безопасности, то есть время финиша фиксируется судьями только после выполнения этого требования.
 - 14.12. После пересечения линии финиша экипаж должен остановиться и получить отметку, не создавая помех для финиша других участников.
 - 14.13. Организатор размещением пунктов СТАРТ и ФИНИШ должен обеспечить возможность экипажам и судьям выполнить описанные выше условия.

СТАТЬЯ 15. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ.

- 15.1. Все судейские пункты, т.е. пункты Контроля Времени (КВ), старт и финиш Специальных Участков(СУ), пункты Контроля Прохождения (КП), рекомендуется обозначать стандартными знаками. В случае отсутствия стандартных знаков в Дополнительном Регламенте должно быть описание обозначения судейских пунктов, позволяющее участникам однозначно их идентифицировать.
 - 15.1.1. Для судейских пунктов КВ, Финиш начало Зоны контроля рекомендуется обозначать знаками на желтом фоне. Через 30-50 м от желтых знаков находится судейский пункт, обозначенный знаками на красном фоне. Окончание Зоны контроля, примерно через 10 м после судейского пункта, обозначать знаками белого/бежевого цвета с тремя черными диагональными полосами.
 - 15.1.2. Максимальная ширина Зоны контроля судейских пунктов КВ, Старт, Финиш не должна превышать 15м (исключение – одновременный старт). Рекомендуется створ Зоны контроля обозначать двумя знаками. В случае невозможности обозначить створ контрольной зоны двумя знаками, знаки располагаются справа по направлению зачетного движения, контрольная зона может ограничиваться другими способами.
 - 15.1.3. Вся Зона контроля, т.е. пространство между первыми желтыми и последними белым/бежевым знаками считается зоной Закрытого Парка. Время пребывания в Зоне контроля не должно превышать время, необходимого для проведения процедуры, предусмотренной для данного судейского пункта (отметка в Контрольной Карте, старт и т. д.).
 - 15.1.4. Способ обозначения контрольной зоны судейского пункта КП оговаривается Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 15.2. Въезжать и покидать контрольную зону экипажи должны в том направлении, которое обозначено в Дорожной Книге. После получения отметки повторный въезд в эту контрольную зону запрещается. Нарушение пенализируется 1 часом.
- 15.3. Экипажи обязаны подчиняться указаниям судей. В случае неподчинения, экипаж может быть пенализирован решением КСК. Экипаж вправе потребовать от судьи внесения в Контрольную Карту отметки (время и место) о выполнении указаний, которые могут привести к пенализации данного экипажа. Судьи не имеют права отказать экипажу в данной отметке.
- 15.4. Судьи не должны давать экипажам никаких комментариев относительно времени их отметки, регламента, маршрута и выполнения расписания.
- 15.5. КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ (КВ).
 - 15.5.1. На судейском пункте Контроля Времени (КВ) отмечается точное время прибытия, т.е. то время, когда член экипажа подал Контрольную Карту судье. Данные заносятся в Контрольную Карту только в том случае, если автомобиль и все члены экипажа находятся в контрольной зоне в непосредственной близости от судейского пункта.
 - 15.5.2. Время отметки на КВ определяется с точностью до целой минуты в следующем виде: от 00ч 01мин до 24ч 00мин.

- 15.5.3. Расчет времени прибытия в контрольную зону - обязанность только экипажей, которые имеют право сверяться с официальными часами судейского пункта.
- 15.5.4. Для расчета времени отметки на КВ необходимо ко времени старта на дорожную секцию прибавить норму времени, отпущенную на проезд данной секции. Временем старта на дорожную секцию является либо время отметки на предыдущем КВ, либо время финиша без учета секунд (для дорожных секций, расположенных между СУ).
- 15.5.5. Процедура получения отметки экипажем на судейском пункте начинается с того момента, когда автомобиль проезжает желтые знаки начала Зоны контроля.
- 15.5.6. Экипажу запрещено останавливаться между желтыми знаками и судейским пунктом.
- 15.5.7. Процедура получения отметки выполнена правильно, если в течение расчетной минуты автомобиль въехал в контрольную зону и любой член экипажа подал Контрольную Карту судьё.

Пример:

*время финиша экипажа на СУ - 18:48:35.
норма времени на дорожную секцию - 10 мин.
расчетное время отметки - 18:58*

Экипаж обязан въехать в контрольную зону и подать КК между 18:58:00 и 18:58:59

15.5.8. Любое различие между расчетным временем отметки и реальным временем отметки пенализируется в размере 1 минута пенализации за 1 минуту или часть минуты отклонения.

15.5.9. Пенализация, начисленная на дорожных секциях, прибавляется ко времени прохождения последующего СУ, а в случае отсутствия последующего СУ – ко времени прохождения предыдущего СУ.

15.6. КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ (КП).

14.6.1. Для контроля за соблюдением экипажами маршрута, на трассе могут быть расположены судейские пункты КП. Местоположение и порядковые номера КП указываются в Дорожной книге. Рекомендуется каждый пункт КП обозначать координатами GPS.

14.6.2. Знаки контрольной зоны КП рекомендуется располагать следующим образом:

- 1-2 желтых знака "КП" (начало Зоны контроля)
- через 10 м 1-2 красных знака "КП" (судейский пункт Контроля Прохождения)

В случае если КП предусматривает процедуру отметки, то Экипаж обязан остановиться возле красного знака "КП" и предъявить Контрольную Карту судьё для проставления отметки.

14.6.3. Процедура отметки на КП и условия ее получения оговариваются Дополнительным (Частным) Регламентом.

14.6.4. Время закрытия судейского пункта КП определяется Дополнительным (Частным) регламентом.

14.6.5. Пенализация за пропуск КП на линейном СУ – незачет СУ, если иное не оговорено в Дополнительном (Частном) Регламенте. Пенализация за пропуск КП на навигационном СУ – 100 часов, если иное не оговорено в Дополнительном (Частном) Регламенте.

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

14.6.7. На навигационных СУ могут быть расположены контрольные пункты (без судей). Процедура контроля прохождения экипажем таких пунктов и получения отметки должна быть подробно и однозначно прописана в Дополнительном (Частном) Регламенте. Пенализация за непрохождение контрольного пункта и/или невыполнение оговоренной процедуры отметки указывается в Дополнительном (Частном) Регламенте.

15.7. КОНТРОЛЬ СКОРОСТИ

14.7.1. На трассе трофи-рейда могут быть применены Зоны Ограничения Скорости (ОС), где ограничивается скорость движения автомобилей участников. Все зоны ОС и лимит скорости должны быть обозначены в Дорожной книге и могут контролироваться Организатором. Способ контроля оговаривается в Дополнительном (Частном) Регламенте. Превышение скорости в зоне ОС сверх разрешенного лимита пенализируется:

- 10 - 20 км/час - 15 минут;
- 21 - 40 км/час - 60 минут;
- свыше 41 км/час - 180 минут

СТАТЬЯ 16. СХОДЫ. ЭВАКУАЦИЯ.

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

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

16.3. Условия и сроки эвакуации техники силами Организатора или отказ от организации такой эвакуации оговаривается в Дополнительном (Частном) Регламенте.

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

СТАТЬЯ 17. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК (ЗП).

17.1. "Режим Закрытого Парка" действует:

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

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

17.3. В порядке исключения, с разрешения Технического Комиссара в Закрытом Парке, перед стартом, в зоне Регруппинга и после завершения СУ/секции/этапа экипажи могут:

- сменить одно или два колеса, используя инструменты, находящиеся в автомобиле;
- сменить лобовое стекло с посторонней помощью.

Данные ремонтные работы необходимо закончить до назначенного времени старта данного экипажа. Задержка пенализируется в размере одной минуты штрафного времени за каждую минуту или часть минуты.

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

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

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

17.7. Если Технический Комиссар решит что состояние автомобиля, находящегося в ЗП, представляет угрозу безопасности дорожного движения, то в присутствии Технических Контролеров такой автомобиль должен быть отремонтирован. В этом случае, время, которое будет затрачено на ремонт автомобиля, рассматривается как опоздание на Дорожной секции. Для предотвращения нагона времени экипажем, ему будет назначено новое стартовое время.

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

СТАТЬЯ 18. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.

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

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

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

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

18.5. Результат экипажа на соревновании определяется количеством СУ, на которых экипажу начислены очки. Места между экипажами распределяются в порядке убывания зачетных СУ.

18.5.1. В случае равенства этого показателя у двух или более экипажей они располагаются между собой в соответствии с количеством очков, набранных по итогам прохождения всех СУ данного соревнования. Места распределяются в порядке убывания сумм полученных очков.

18.5.2. При новом равенстве результатов у двух или более экипажей преимущество отдается экипажу, занявшему большее количество первых мест, затем вторых мест, и т.д., на всех СУ данного соревнования, если в Дополнительном Регламенте не прописан иной порядок определения преимущества в данном случае.

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

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

18.6. Определение результата на ДСУ:

18.6.1. ДСУ не влияют на количество зачётных СУ, а влияют только на количество очков набранных экипажем на соревновании. В том случае, если экипажу не удалось получить зачет ни на одном СУ, а он имеет только очки за ДСУ, такой экипаж в классификацию соревнования не включается.

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

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

СТАТЬЯ 19. ШТРАФЫ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ.

19.1. Таблица пенализации приведена в Приложении №1 к настоящим Правилам. В частных Регламентах могут быть введены дополнительные штрафы, не противоречащие данным Правилам и Спортивному Кодексу РАФ.

19.2. Все денежные штрафы должны быть уплачены Участником Организатору до опубликования предварительных результатов соревнования.

19.3. Любое нарушение, не указанное в Таблице пенализации рассматривается КСК.

СТАТЬЯ 20. ПРОТЕСТЫ. АПЕЛЛЯЦИИ.

20.1. Сумма залогового взноса за подачу Протеста должна быть оговорена в Частном Регламенте, но не может быть более 150% базового заявочного взноса, кроме случаев оговоренных в пунктах 20.3; 20.5 настоящих правил.

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

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

20.4. Расходы на работы, проводимые по Протесту, включая транспортировку, несет либо Участник, подающий протест - в случае если Протест не был удовлетворен, либо Участник, на техническое состояние автомобиля которого подан Протест - в случае если Протест был удовлетворен.

20.5. Если Протест неудовлетворен, а суммы залогового взноса не хватает на покрытие расходов, тогда Участник, подавший Протест должен возместить недостающую сумму.

20.6. Участник может подать Апелляцию в соответствии с положениями главы XIII СК РАФ.

СТАТЬЯ 21. ЭКОЛОГИЯ.

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

21.2. Запрещается винчеваться за дерево без использования защитного плоского стропа (ремня шириной не менее 60 мм, исключающего повреждение коры дерева), не зависимо от того, является ли дерево, за которое винчуются, живым или мертвым. Также запрещается любой другой контакт троса лебедки с деревом без использования защитного материала, не допускающего повреждения дерева. Пенализация за нарушение данного требования:

- ✓ Первое нарушение – 1 час и денежный штраф;
- ✓ Второе нарушение – незачет СУ и денежный штраф;
- ✓ Третье нарушение – исключение из соревнования решением КСК.

21.3. Запрещается использовать пилу/топор для валки живых деревьев. Пенализация за нарушение данного требования:

- ✓ Первое нарушение – 1 час и денежный штраф;
- ✓ Второе нарушение – незачет СУ и денежный штраф;
- ✓ Третье нарушение – исключение из соревнования решением КСК.

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

СТАТЬЯ 22. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ.

22.1. Определяющим текстом "Правил проведения соревнований по трофи-рейдам" является текст, публикуемый в Ежегоднике РАФ.

22.2. Право толкования данных правил принадлежит исключительно РАФ. Во время проведения соревнования право толкования делегируется Коллегии Спортивных Комиссаров.