

Комментарии к Правилам организации
и проведения соревнований
серии RFC Россия
в формате Азия-Триал



A Luis J.A Wee Presentation

СОДЕРЖАНИЕ:

1. ТЕРМИНОЛОГИЯ.	
2. ТРЕБОВАНИЯ К ДОПОЛНИТЕЛЬНОМУ РЕГЛАМЕНТУ	
3. АВТОМОБИЛИ. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА.	
4. ЗАЯВИТЕЛИ. ЭКИПАЖИ.	
5. ЗАЯВКИ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ.	
6. ИДЕНТИФИКАЦИЯ.....	
7. РЕКЛАМА.....	
8. СТРАХОВАНИЕ УЧАСТНИКОВ. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.....	
9. АДМИНИСТРАТИВНАЯ ПРОВЕРКА И ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ.....	
10. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УЧАСТКИ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ СЕКЦИИ.....	
11. УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЯ.....	
12. СХОДЫ. ЭВАКУАЦИЯ.....	
13. ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ (DQF).	
14. КЛАССИФИКАЦИЯ. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.....	
15. НАЧИСЛЕНИЕ БАЛЛОВ.....	
16. НАГРАЖДЕНИЕ.....	
17. ПРОТЕСТЫ.....	
18. ПРИЛОЖЕНИЯ.....	

1. ТЕРМИНОЛОГИЯ.

1.1. **Азия-триал (Соревнование)** – соревнование для транспортных средств, стандартных и специально подготовленных автомобилей, колесной формулы 4x4, проходящее на закрытой, с искусственными и/или естественными препятствиями, местности, разделенной на Специальные Участки.

Основным соревновательным фактором Азия-триала является безошибочное преодоление препятствий на Специальных Участках, состоящих из Специальных Секций, за минимальное время, не превышающее отведенный Лимит времени с наименьшими нарушениями.

1.2. **Участник соревнования** – Первый пилот, Второй пилот, механик, представитель, иное лицо, принимающее в каком-либо качестве участие в соревновании.

1.3. **Заявитель** – юридическое или физическое лицо, принимающие участие в соревновании и имеющее право заявлять для участия в соревновании спортсменов, механиков и иной персонал, который должен быть внесен в заявку на участие в соревновании в соответствии с Регламентом этих соревнований.

1.4. **Представитель** – лицо, заявленное на соревнование Заявителем, как Официальное и обладающее всеми полномочиями, предоставленными такому представителю Дополнительным (Частным) Регламентом соревнования. Полномочия представителя подтверждаются письменной доверенностью, оформленной надлежащим образом.

1.5. **Экипаж** – Экипаж автомобиля в соревновании Азия-триал состоит из двух человек, указанных в Заявочной форме, регистрируемых как Первый и Второй пилот и допущенные до участия в соревновании.

1.6. **Специальный Участок (СУ)** – специально подготовленная Организатором закрытая с искусственными и/или естественными препятствиями территория, состоящая из нескольких Специальных Секций, расположенная на сильно пересеченной местности.

1.7. **Специальная Секция (СС)** – часть Специального Участка, оборудованная судьейским постом, старт-финишной зоной и маршрутом движения, обозначенная ограничительными, габаритными вешками и сигнальными лентами.

Прохождение Специальной Секции регламентировано Лимитом времени и Схемой, определяющей порядок прохождения.

** На протяжении всего соревнования не допускается повторный заезд на сс уже стартовавшего ранее экипажа .*

1.8. **Старт-финишная зона** – часть Маршрута движения, оборудованная для осуществления старта и финиша Экипажа на Специальной Секции.

1.9. **Базовый лагерь** – территория, предусмотренная Организатором для размещения Участников и Официальных лиц соревнования. В Лагере располагается Секретариат соревнования, Штаб соревнования и информационное табло.

1.10. **Брифинг** – любой инструктаж Участников об особенностях данного соревнования, проводимый в обозначенное время и в обозначенном месте. Проводится Руководителем гонки или уполномоченным Официальным лицом соревнования. Обязательно присутствие на Брифинге не менее одного члена каждого Экипажа. Факт явки на брифинг фиксируется Официальным лицом соревнования.

** Фиксация явки производится ведением протокола явки на брифинг. За неявку на брифинг для участника или их представителя частным регламентом может быть предусмотрен денежный штраф.*

1.11. **Бюллетень** – Официальное письменное сообщение, которое является неотъемлемой частью Дополнительного (Частного) Регламента и предназначено для публикации изменений, пояснений и дополнений к последнему.

** Бюллетень не может быть выпущен задним числом и оказывать влияние на уже полученные результаты.*

Любой бюллетень, опубликованный после начала соревнования, должен быть доведен до сведения всех участников или их представителей под роспись.

Если во время соревнования невозможно донести информацию до всех участников, бюллетень не может быть опубликован, за исключением двух случаев: объявления о досрочном окончании соревнования и предписаний, касающихся общей безопасности. Организатор не может публиковать бюллетени, содержащие изменения в правилах проведения соревнования или технических требованиях к автомобилям. Такие бюллетени могут выпускаться только организационным комитетом RFC Россия и Комитетом по Триалу РАФ.

1.12. **Коллегия Спортивных Комиссаров (КСК)** – официальные лица соревнования, облеченные высшей спортивной властью, направленной на соблюдение правил соревнования и иной спортивной регламентации.

** Наличие КСК на всех соревнованиях серии обязательно. Список членов КСК должен быть согласован с организационным комитетом RFC Россия.*

1.13. **Контрольная карта (Карнет)** – книга с двумя экземплярами Контрольных Карт на каждую Специальную Секцию, выдаваемая Участнику соревнования Организатором, в которой отмечается факт прохождения, пенализации и время прохождения каждой Специальной Секции, а также содержится таблица пенализаций. Карнет заполняется старшим Судьей Специальной Секции и подтверждается подписями Участника и старшего Судьи. Порядок выдачи карнета оговаривается Дополнительным (Частным) Регламентом. Если на соревновании используется дублирующая документация (Протокол Судейского поста, протокол Секретаря о получении результатов), то использование Карнета не обязательно.

1.14. **Протокол Судейского поста** – документ определенной формы, в котором содержится список регистрации (очередности) Участников на Специальной Секции и отмечается факт прохождения, пенализации и время прохождения Участником Специальной Секции. Находится на Судейском посту каждой Специальной Секции и заполняется старшим Судьей Специальной Секции и подтверждается подписями Участника и старшего Судьи.

** Протокол судейского поста — основной документ первичных данных. В нем четко можно проследить хронологию, и он гораздо удобнее для работы секретариата. В протоколе указывается как результат экипажа и его пенализация при наличии, так и время вызова экипажа на старт и въезда в стартовый створ. Протокол должен содержать поле для особых отметок, в которое судьи могут ввести краткие замечания. По аналогии с судейским блокнотом.*

1.15. **Информационное табло** – место размещения информации о ходе соревнования: бюллетеней, результатов, решений КСК и другой информации. Допускается публикация промежуточных, предварительных и окончательных результатов в сети интернет.

1.16. **Пенализация** – штрафная санкция, устанавливаемая за нарушение отдельных положений настоящих Правил. Пенализация может быть выражена в денежной, балльной или специальной форме (отстранение от участия в соревновании, отстранение от прохождения Специальной Секции). Порядок применения пенализации определен положениями настоящих Правил.

1.17. **Протест** – официальная жалоба, подаваемая в соответствии с пунктом 17 настоящих Правил Заявителем в определенный промежуток времени в отношении действия или упущения со стороны другого Участника или Официального лица, или в отношении правомочности участия другого автомобиля.

** Заявления и уточнения не являются протестом. Денежный взнос не требуется. Заявление, как и уточнения, а также ответы на них могут быть в устной форме. Заявление - это предварительное обсуждение спорных моментов в процессе соревнования, а также заявление может содержать претензию на работу судейской бригады. Результатом подачи заявления может быть изменение результатов заявителя без подачи протеста в случае, если имеется техническая ошибка. Во всех остальных случаях изменения возможны только после подачи протеста и положительного вердикта КСК. Заявление на действие другого экипажа не может быть принято. Уточнение - это корректировка ошибочно внесенных данных.*

1.18. **Техническая Инспекция** – общая проверка транспортного средства, включающая в себя идентификацию модели и производителя транспортного средства, соответствие на принадлежность к заявленной категории и соответствие требованиям безопасности.

** ВТИ - Входная Техническая Инспекция.*

1.19. **Ремонтные работы (ремонт)** – исправление повреждений, замена элементов, деталей и агрегатов, а также любые регулировочные, смазочные, диагностические, заправочные работы и техническое обслуживание, проводимые силами Экипажа с использованием материалов и инструментов, находящихся на борту автомобиля в пределах Специальной Секции.

1.20. **Сервис** – любая помощь в ремонтных работах, оказанная любыми лицами, включая использование или получение Экипажем любых материалов (твердых или жидких), запасных частей, инструментов или оборудования, не транспортируемых на борту автомобиля. А также любая посторонняя помощь (использование физической силы, буксировка, использование чужой лебедки и т.д.). Не является сервисом получение/передача информации, воды, пищи, медикаментов.

** Организатор вправе обозначить в частном регламенте специальные зоны для проведения Сервиса.*

1.21. **Схема прохождения** – графическая схема (план), на которой обозначено направление движения, границы и специальные условия прохождения Специальной Секции. Располагается в старт-финишной зоне каждой Специальной Секции.

** Наличие схемы специальной секции ОБЯЗАТЕЛЬНО. На ней должна быть отражена:*

- информация по количеству и расположению вешек с нестандартной пенализацией,*
- траектория движения по СС,*
- номер СС,*
- лимит времени,*
- ориентация автомобиля на старте и финише,*
- запрещенные или разрешенные объекты для лебежения*
- особые условия для специальной секции (при их наличии).*

Внесение изменений в схему прохождения специальной секции после старта первого экипажа НЕ ДОПУСКАЕТСЯ.

1.22. **Лимит времени** – установленный Организатором промежуток времени, в течение которого каждый Экипаж должен финишировать на Специальной Секции.

** Не рекомендуются устанавливать лимит времени, превышающий 15 минут, по причине возможных ошибок в подсчетах результатов при применении системы управления гонкой RaceDB, а также ввиду того, что все секции вне зависимости от сложности имеют максимальный балл - 100 баллов. Специальные секции строятся строго с учетом лимита времени. В случае, если все экипажи стартовавшие на данной СС не финишировали по причине неправильного расчета лимита времени, последующие изменения лимита времени недопустимо. Лимит времени должен быть указан для каждой специальной секции на схеме секции до старта первого экипажа.*

1.23. **Посторонняя помощь** – любое действие третьих лиц, влияющее на результат Экипажа, находящегося на Специальной Секции.

** Устные или невербальные подсказки, подсказки с использованием радиостанции или дополнительной гарнитуры, которую использует третье лицо из-за пределов границ СС, посторонней помощью не являются. Любые подсказки любого постороннего человека, находящегося внутри СС, не допускаются. Необходимо немедленно дать указание нарушителю покинуть коридор движения.*

Любой факт посторонней помощи должен быть неоспоримо аргументирован. Достаточным основанием может считаться факт передачи инструмента, оборудования или запасных частей экипажу в процессе прохождения специальной секции. Даже если перечисленное найдено самим экипажем в процессе прохождения на специальной секции или принесено из-за пределов СС, экипаж не имеет право этим воспользоваться. Он может пользоваться только тем, что находилось в автомобиле на момент старта (11.4.10.).

1.24. **Вешка** служит для определения траектории движения внутри Специальной Секции и обозначает границы Специальной Секции. Вешкой может являться колышек, конус, куст, дерево и прочие объекты, отмеченные на Схеме Специальной Секции.

** Крайне не рекомендуется использовать в качестве вешек предметы, которые могут быть безвозвратно потеряны, испорчены или перемещены без возможности возврата границ и траектории прохождения специальной секции в состоянии, в котором эта секция находилась на момент старта первого экипажа.*

1.25. **Основной секундомер** – секундомер, установленный в старт-финишной зоне, по которому осуществляется контроль времени прохождения Специальной Секции. Начало и окончание отсчета времени осуществляется Первым пилотом. Показания основного секундомера вносятся в протокол судейского поста (карнет, при его наличии).

** В случае использования ручного секундомера рекомендуется предусмотреть его размещение, а также крепление таким образом, чтобы в процессе соревнования он не был поврежден и был удобен в использовании. Кнопку остановки секундомера рекомендуется окрашивать в яркие цвета. Кнопка сброса должна иметь защиту от случайного нажатия. Контроль доступа третьих лиц, а также исправность основного и дублирующего секундомера возлагается на судью-хронометриста.*

1.26. **Дублирующий Секундомер** – секундомер, находящийся у старшего Судьи Специальной Секции, по которому осуществляется контроль времени прохождения Специальной Секции. Начало и окончание отсчета времени осуществляется старшим Судьей Специальной Секции. Показания дублирующего секундомера вносятся в протокол судейского поста (карнет, при его наличии) в случае отказа основного секундомера или нарушения процедуры финиша.

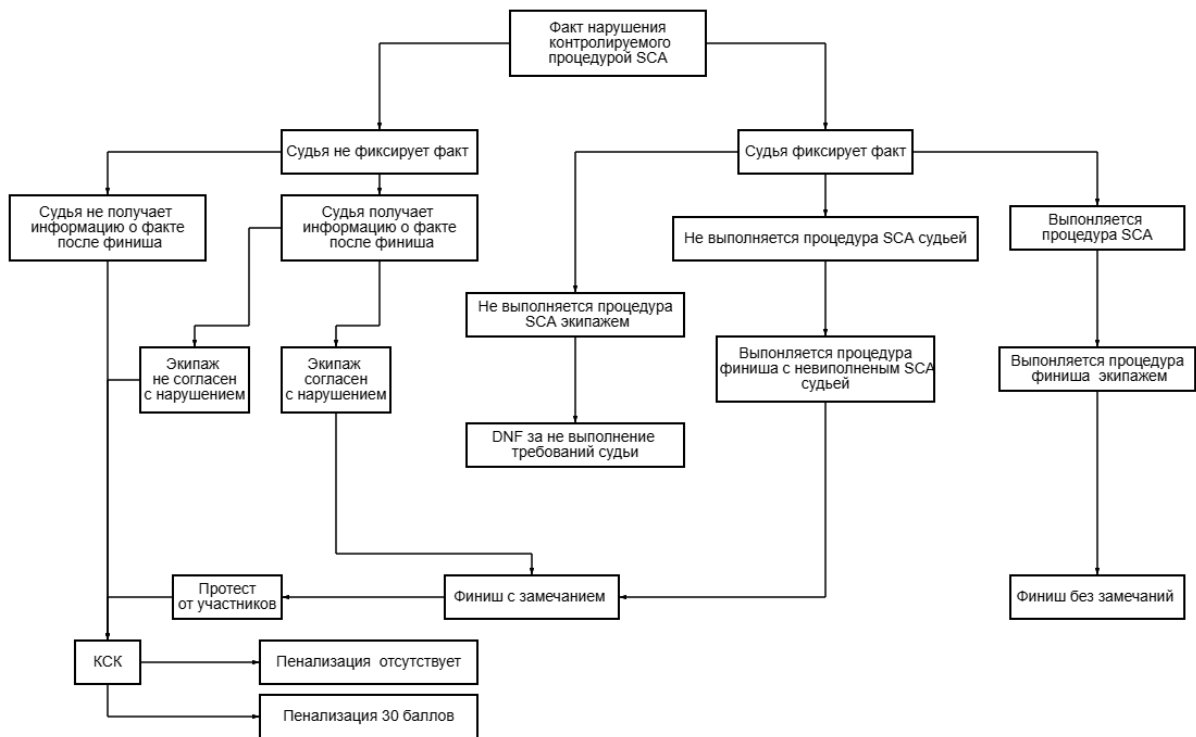
1.27. **Маршрут движения (Коридор)** – пространство, ограниченное лентами, ограничительными и габаритными вешками, конусами и предназначенное для движения автомобиля по Специальной Секции в заданном направлении.

- 1.28. **Границы специальной секции** – внешние границы маршрута движения, обозначаются ограничительными и габаритными вешками, конусами и сигнальными лентами. Обозначаются линией на Схеме Специальной Секции.
- 1.29. **Регистрация на СС** – процедура допуска очередного Экипажа для прохождения СС.
- 1.30. **Check-in (Чекин)** – процедура ожидания Регистрации Экипажа на Специальной Секции.
- 1.31. **Check-out (Чек-аут, «Расчекин»)** – добровольный выход Экипажа из ожидания регистрации на Специальной Секции.
- 1.32. **Отвешивание автомобиля** – технический прием, позволяющий сместить центр тяжести автомобиля за счет действий Второго (реже Первого) пилота с использованием страховочной стропы, для исключения опрокидывания автомобиля при движении по рельефу.

** Отвешивание автомобиля осуществляется специальной страховочной стропой, параметры которой описаны в технических требованиях. Данная стропы должна быть предоставлена к осмотру на ВТИ.*

- 1.33. **SCA (Stopping Crew Actions, Остановка Действий Экипажа)** – при нарушении пунктов правил, Судья останавливает действия экипажа и/или движение автомобиля до устранения нарушений. При этом время остановки не вычитается из результата экипажа на данной Специальной Секции.

** Любые действия судьи по процедуре SCA должны начинаться с подачи длинного одиночного сигнала свистком и жеста СТОП (рука вытянута, ладонь раскрыта и направлена в сторону участника) экипажу для установления визуального контакта с любым из членов экипажа. Только после установления визуального контакта даются пояснения причины остановки и указания о недопустимости того или иного действия. Если экипаж устранил причину, ему незамедлительно должна быть дана команда на продолжение движения. Команда должна сопровождаться двойным длинным свистком и жестом ОК (рука вытянута, ладонь сжата в кулак, большой палец направлен вверх) экипажу. Если по процедуре SCA команда СТОП была выполнена три раза с интервалом 3-5 секунд, а экипаж игнорирует команду судьи, дальнейшие действия экипажа останавливаются любым возможным способом, и экипаж обязан покинуть специальную секцию. Экипажу начисляется пенализация DNF за невыполнение требований судьи.*



1.34 **DNF (Do Not Finish, Отсутствие финиша)** - Пенализация, назначаемая судьей в случае невыполнения экипажем правил и заданий в момент прохождения Специальных Секций.

1.35 **DNS (Do Not Start- Отсутствие старта)** - Пенализация, назначаемая судьей в случае невыхода экипажа на старт Специальной Секции или нарушения правил старта.

** После закрытия СУ за все специальные секции данного СУ, на которых у экипажа не было старта, автоматически назначается пенализация DNS.*

2. ТРЕБОВАНИЯ К ДОПОЛНИТЕЛЬНОМУ РЕГЛАМЕНТУ.

2.1. Дополнительные (Частные) Регламенты должны составляться и публиковаться в полном соответствии со всеми предъявляемыми к ним требованиями.

2.2. Проект Дополнительного (Частного) Регламента для согласования в Оргкомитете RFC RUSSIA может предоставляться в виде электронной копии.

2.3. Срок предоставления проекта в Оргкомитет RFC RUSSIA - не позднее, чем за 6 недель до основной даты старта соревнования.

2.4. Срок утверждения проекта Оргкомитетом RFC RUSSIA - не позднее, чем за 4 недели до основной даты старта соревнования.

2.5. Дополнительный (Частный) Регламент разрабатывается Организатором путем дополнения Основного Регламента соревнований следующей информацией:

- номер и дата Официального согласования Оргкомитетом RFC RUSSIA;
- полное название, статус соревнования и даты проведения;
- наименование и реквизиты Организатора, адрес и контактные телефоны Секретариата;
- список членов Оргкомитета с указанием их должностей;
- фотографии Руководителя гонки, Офицера по связи с Участниками;
- программа соревнования;
- официальное время соревнования;
- количество СС и СУ;
- время, в течение которого проводится соревнование Экипажей на СС и СУ;
- время и место публикации результатов (предварительных и официальных), адреса интернет-площадки Организатора.
- виды и условия зачета;
- зачетные категории;
- условия и сроки подачи Заявок;
- стартовые взносы и реквизиты для их перечисления;
- ограничение числа допускаемых автомобилей (если есть);
- допускаемые транспортные средства;
- расположение Зон Сервиса, если таковые предусмотрены;
- категории и группы, подлежащие награждению;
- другие дополнения в соответствии с требованиями настоящих Правил.

2.6. В Дополнительный (Частный) Регламент Организатором должен быть включен список Официальных лиц:

- Коллегия Спортивных Комиссаров;
- Руководитель гонки (Главный Судья);
- Заместитель руководителя гонки (Главного Судьи);
- Главный секретарь;
- Технический комиссар (Технический контролер);
- Офицер по связи с Участниками;
- Комиссар по безопасности.

2.7. Любые изменения или дополнения Дополнительного (Частного) Регламента должны быть опубликованы в Бюллетене.

2.8. Дополнительным (Частным) Регламентом могут предусматриваться различные штрафы и наказания за нарушения неспортивного характера (например, нарушение экологических норм и т.п.).

2.9. Организатор может отложить, отменить или сократить период соревнования без предварительного уведомления в случае форс-мажорных обстоятельств. Претензии в связи с задержкой, отменой или сокращением периода соревнования в таком случае не принимаются.

3. АВТОМОБИЛИ. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА.

3.1. Транспортные средства, стандартные и специально подготовленные автомобили, принимающие участие в соревнованиях серии RFC по Азия-триалу, подразделяются на категории в соответствии с Техническими Требованиями:

- **R4 «Оригинальные»**
- **R3 «Модифицированные»**
- **R2 «Про Модифицированные»**
- **R1 «Прототипы»**

** В случае, если соревнование не является отборочным (GS) и по желанию организаторов допускается применение собственных технических требований; названия категорий, указанные в данном пункте, не должны использоваться.*

3.2. Зачетные категории формируются из категорий, указанных в п. 3.1.

3.3. Все случаи несоответствия заявленного автомобиля указанной в заявке категории рассматриваются до начала соревнования по представлению Технического Комиссара в Коллегию Спортивных Комиссаров, которая имеет право перевести данный автомобиль в другую Зачетную категорию, указанную в Дополнительном (Частном) Регламенте или не допустить к соревнованию.

3.4. Подготовка автомобилей ведется в соответствии с Техническими Требованиями к автомобилям для участия в соревнованиях серии RFC по Азия-триалу, изложенными в Приложении 1.

4. ЗАЯВИТЕЛИ. ЭКИПАЖИ.

4.1. К участию в соревнованиях серии RFC по Азия-триалу допускаются юридические или физические лица, заявляющие Первого и Второго пилота, объединяемых для участия в соревновании в Экипаж. Зачеты для Первых и Вторых пилотов ведутся отдельно.

4.2. Заявитель несет солидарную ответственность за действия как членов Экипажа, так и всех лиц, обеспечивающих их участие в соревновании.

4.3. Все члены Экипажа, имеющие водительское удостоверение, имеют право управлять автомобилем в ходе соревнования.

4.4. Любой обман, некорректное или неспортивное поведение, совершенное Заявителем, Представителем или членом Экипажа, будет рассматриваться КСК. Наказанием за вышеперечисленные действия может стать наказание вплоть до исключения из соревнования.

5. ЗАЯВКИ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ.

- 5.1. Необходимым условием для участия в соревновании является подача Организатору Заявителем заявки установленной формы на участие в соревновании. заявка на участие в соревновании является договором между Заявителем и Организатором.
- 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 соревновании.
- 5.3. Заявка может быть отправлена электронными средствами связи. Такая заявка обязательно должна быть подтверждена представлением Организатору на Административных Проверках оригинала заявки и оплатой заявочного взноса. Временем подачи заявки в этом случае считается время ее отправки электронными средствами связи. До уплаты заявочного взноса заявка считается предварительной.
- 5.4. Фактом принятия заявки считается ответ Организатора в любой форме, кроме устной.
- 5.5. Фактом подписания Заявочной формы, Заявитель, Представитель и все члены Экипажа обязуются соблюдать требования Дополнительного (Частного) Регламента соревнования и настоящих Правил.
- 5.6. Организатор соревнования может отказать в приеме заявки. В таком случае он должен письменно электронными средствами связи или с помощью СМС известить претендента в течение 8 дней после получения заявки, но не позднее чем через 24 часа после окончания срока приема Заявок, обосновав причины такого отказа.
- 5.7. Предварительная заявка должна содержать следующие сведения:
- фамилия, имя, гражданство Пилотов и Заявителя, корректный адрес для сообщений, корректный контактный телефон для каждого члена Экипажа и Заявителя;
 - информацию о спортивном автомобиле (марка, модель, группа подготовки).
- 5.8. Порядок и сроки подачи Заявок на участие в соревновании определяются Дополнительным (Частным) Регламентом соревнования.
- 5.9. Разрешается заменять Второго пилота только до завершения Административных Проверок. Такая замена оформляется в письменном виде и становится неотъемлемой частью заявки. Замена двух членов Экипажа, а также замена Первого пилота, может производиться в те же сроки только с разрешения Организатора. Такое разрешение оформляется в письменном виде и становится неотъемлемой частью заявки.
- 5.10. Предварительный список заявленных Экипажей должен быть опубликован на интернет-ресурсах Организатора, указанных в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- 5.11. Заявочные взносы возвращаются полностью:
- кандидатам, у которых не была принята заявка на участие в соревновании;
 - в случае, если соревнование не состоялось по любым причинам или перенесено более чем на 24 часа.

- 5.12. Участник, который не смог участвовать в соревновании по причине официально подтвержденного форс-мажора, имеет право на возврат 50% уплаченного им Заявочного взноса.
- 5.13. заявка, содержащая неверные сведения, признается недействительной. Заявитель/Пилот, подавший такую заявку, может быть признан виновным в недостойном поведении, а Организатор имеет право удержать его Заявочный взнос.
- 5.14. Возврат Заявочных взносов производится в течение одного месяца со дня окончания соревнования.
- 5.15. 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. Заявитель вправе отказаться от внесения необязательных дополнительных взносов.
- 5.16. Пилот (как Первый, так и Второй) может быть заявлен только в одном Экипаже на данном соревновании. Пилот (как Первый, так и Второй) может быть заявлен к участию в данном соревновании только с одним автомобилем.
- 5.17. Замена автомобиля, указанного в заявке, в ходе соревнования безусловно запрещена после прохождения АП.

6. ИДЕНТИФИКАЦИЯ.

- 6.1. Во всех зачетных группах фамилии, имена Первого и Второго пилота, а также национальные флаги должны располагаться с обеих сторон транспортного средства на передних крыльях или задних боковых стёклах. Фамилия Первого пилота должна быть написана сверху. Шрифт букв фамилий – Helvetica. Первая буква фамилии – заглавная. Высота букв для боковых стёкол не менее 60мм, остальные – строчные, высота букв не менее 40мм, толщина линии буквы 10мм. Высота букв для передних крыльев не менее 50мм, остальные – строчные, высота букв не менее 30мм, толщина линии буквы 7мм, цвет букв – контрастный на прозрачном фоне. Высота флага – равна высоте заглавной буквы фамилии.

7. РЕКЛАМА.

- 7.1. Автомобили Участников могут нести на себе любой вид рекламы при соблюдении следующих условий:

- данный вид рекламы не противоречит законодательству Российской Федерации;
- реклама не занимает места, зарезервированные для обязательной рекламы Организатора.

- 7.2. Места, зарезервированные под обязательную рекламу Организатора:

- прямоугольник 150 x 150 мм в верхнем правом углу лобового и заднего стекла – для размещения стартовых номеров, а также центральная часть капота и центр обеих передних дверей. (приложение № 5)
- обязательная реклама не может быть отклонена Участником ни при каких условиях.

7.3. Места, зарезервированные под необязательную рекламу Организатора:

- боковые поверхности автомобилей от середины арки переднего колеса до середины арки заднего колеса;
- полоса высотой 100 мм в верхней части лобового стекла;
- задние боковые стекла багажника (2 стороны), размером 300 x 300мм;
- полоса высотой 100 мм в верхней части заднего стекла.

Эти площади должны быть полностью освобождены для размещения рекламы или оплачен отказ от необязательной рекламы Организатора – 100% Заявочного взноса.

7.4. Схема размещения рекламы разъясняется Участникам при регистрации.

7.5. Экипажи не допускаются к старту СС с загрязненной обязательной и предложенной Организатором необязательной рекламой, в т.ч. стартовыми номерами и идентификацией.

7.6. Экипажи обязаны обеспечить надлежащее закрепление обязательной и необязательной рекламы на протяжении всего соревнования.

7.7. Отсутствие обязательной или необязательной рекламы Организатора пенализируется.

8. СТРАХОВАНИЕ УЧАСТНИКОВ. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.

8.1. Организатор обеспечивает оказание оперативной медицинской помощи Участникам во время проведения соревнования.

8.2. Личное медицинское страхование и страхование «От травм и несчастных случаев» обязательно для всех Участников соревнования. Наличие полисов обязательного медицинского страхования и страхования «От травм и несчастных случаев», действующих во время соревнования по автомобильному спорту, контролируется Организатором на Административных Проверках.

8.3. Участник соревнования, заявленный в установленном порядке, осознает и добровольно соглашается нести полную материальную ответственность за все риски (как известные, так и неизвестные) и отказывается от претензий, освобождая от ответственности и судебного преследования Организаторов, его Представителей и/или сотрудников, других Участников, партнеров в случае причинения любой травмы, нетрудоспособности, смерти, ущерба или повреждения, причиненного лицу или имуществу, во время соревнования.

8.4. Организатор не несет ответственность за отсутствие у Участников информации, доведенной до их сведения на Брифинге, вне зависимости от причин отсутствия Участников на Брифинге.

9. АДМИНИСТРАТИВНАЯ ПРОВЕРКА И ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ.

9.1. Все Экипажи, принимающие участие в соревновании, должны пройти Административную Проверку (АП) и входную Техническую Инспекцию (ВТИ) в соответствии с расписанием. Факт и время явки фиксируются.

- Экипажи, не прошедшие Административную Проверку и входную Техническую Инспекцию в назначенное время, не допускаются к старту соревнования. Исключением являются форс-мажорные обстоятельства, признанные таковыми Руководителем гонки либо Коллегией Спортивных Комиссаров.
- Расписание прохождения АП и ВТИ является неотъемлемой частью Дополнительного (Частного) Регламента. Опоздание на АП, ВТИ или дополнительную ТИ в пределах времени работы Судей пенализируется.

9.2. При АП Заявители или их Представители обязаны предоставить следующие документы:

- копии платежных документов, подтверждающих факт оплаты Заявочного взноса;
- водительские удостоверения, минимум для одного из членов Экипажа;
- нотариально заверенное согласие от обоих родителей при наличии несовершеннолетнего члена Экипажа;
- регистрационные документы на автомобиль;
- действующий страховой полис «От травм и несчастных случаев» на период проведения соревнования, на сумму не менее 300 000 рублей, с отметкой о применении коэффициента «для спортивных мероприятий», на каждого из членов Экипажа.

9.3. Во время АП Организатор предоставляет Заявителям:

- в случае использования на соревновании – контрольную карту (Карнет),
- рекламные материалы, стартовые номера, эмблемы соревнования.

9.4. В процессе АП Заявители либо их Представители обязаны предоставить заявленное на участие в соревновании транспортное средство на ВТИ. На ВТИ проводится проверка транспортного средства на соответствие Техническим Требованиям заявленной категории. На предоставленном к ВТИ транспортном средстве должна быть размещена реклама и стартовые номера в соответствии со Схемой размещения рекламы (Приложение № 5).

9.5. Факт предоставления Заявителем либо его Представителем транспортного средства на ВТИ расценивается, как заявление о соответствии данного транспортного средства Техническим Требованиям.

9.6. По окончании ВТИ, если транспортное средство признано не соответствующим Техническим Требованиям, Технический Комиссар может назначить срок для устранения несоответствий и провести дополнительную ТИ не позднее, чем за 15 минут до публикации списка допущенных к соревнованию. Вопрос о недопуске к участию в соревновании, переводе автомобиля в другую зачетную категорию или возврате стартового взноса в случае недопуска к соревнованию решает КСК.

9.7. Дополнительные проверки технического состояния транспортного средства могут быть назначены Руководителем гонки либо решением КСК в любое время на протяжении всего соревнования.

** В процессе регистрации не допускается участие одного экипажа, полное или частичное, на разных автомобилях в одной категории или разных категориях которые имеют общие специальные секции.*

10. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УЧАСТКИ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ СЕКЦИИ.

10.1. соревнования состоят из прохождения Экипажами Специальных Секций (СС) с искусственными и/или естественными препятствиями, расположенными на сильно пересеченной местности и объединенными в Специальные Участки (СУ).

10.2. С целью соблюдения принципа равенства условий для всех Экипажей в соревновательном процессе Организатор соревнования при организации Специальных Секций должен создавать препятствия таким образом, чтобы после преодоления их Экипажами они, по возможности, минимально изменили свою конфигурацию.

10.3. При постройке искусственных препятствий в их конструкцию необходимо закладывать прочность, достаточную для сохранения их конфигурации на протяжении всего соревнования.

11. УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЯ.

11.1. Численный состав экипажа: 2 человека.

11.2. Порядок старта на СУ.

Порядок старта может определяться жеребьевкой, на которой Экипажи получают очередность старта на первую Специальную Секцию Специального Участка.

Порядок старта по жеребьевке является обязательным и заносится в протокол Судейского поста, что является фактом регистрации на СС. Остальные СС текущего Специального Участка проходятся в свободном порядке.

В случае отсутствия жеребьевки Специальные Секции текущего Специального Участка проходятся в свободном порядке.

** Жеребьевка не является обязательным элементом соревнования и может проводиться по методу "из шапки".*

Например, если в соревновании участвуют 14 экипажей во всех категориях и предусмотрено 8 специальных секций на предстоящем СУ, заготавливаются 14 отрезков бумаги: на 8 из них указываются номера секций, а на остальных 6 ставится крест "X". Экипажи поочередно вытягивают листки "из шапки".

Экипаж, вытянувший листок с номером секции, открывает данную секцию. Экипаж, вытянувший листок с "X", имеет право проходить все специальные секции в любом порядке в удобное для него время в рамках работы СУ. Результаты жеребьевки фиксируются в протоколе.

Если экипаж отсутствует на жеребьевке, оставшиеся в "шапке" листки распределяются между отсутствующими экипажами. Таким образом, даже экипажи, не принимавшие участия в жеребьевке, могут получить обязательную секцию наравне с другими участниками. Отсутствие на жеребьевке не является основанием для невыхода на старт обязательной секции.

Стартовые ведомости, выдаваемые секретариатом старшему судье секции, должны содержать информацию о первом стартующем экипаже согласно жеребьевке.

11.3 Порядок старта и регистрация Экипажей на СС.

11.3.1 Для регистрации Экипажа на Специальной Секции Участник обязан сдать Судье на старте выбранной СС Карнет (в случае использования), бейджи и огнетушитель. Все Экипажи, вызываются на старт СС в порядке регистрации или жеребьевки по команде Судьи Специальной Секции.

Экипажи, получившие очередность в результате жеребьевки, считаются автоматически зарегистрированными и вызываются Судьей на старт Специальной Секции согласно Протоколу судейского поста вне зависимости от присутствия Экипажа.

Регистрация следующего экипажа производится в момент фиксации любого результата предыдущего экипажа Судьей Специальной Секции.

** Следующий экипаж, находящийся в ожидании регистрации, имеет право зарегистрироваться и проехать специальную секцию, если время фактического финиша (остановка секундомера) предыдущего экипажа не выходит за рамки времени работы СУ.*

Например, если время закрытия СУ, указанное в регламенте, — 16:00, а фактический финиш предыдущего экипажа произошел в 15:59:59, следующий экипаж должен быть допущен. Процедура старта для него сохраняется такой же, как и для остальных уже стартовавших экипажей.

11.3.2 Все экипажи, желающие зарегистрироваться на Специальную Секцию, проходят процедуру ожидания регистрации **Check-in** (Чекин). Для этого экипажи оставляют огнетушитель с номером экипажа в зоне судейского поста в порядке живой очереди. Ответственность за соблюдение очередности и сохранность имущества лежит на самих участниках.

Если экипаж добровольно выходит из очереди ожидания регистрации (Check-out / Чек-аут / Расчекин), он теряет свое место в очереди и может вернуться только с согласия всех участников, находящихся как впереди, так и позади в очереди.

Любые махинации, подлог или неспортивное поведение при прохождении процедуры ожидания регистрации рассматриваются КСК при подаче официального протеста от любого участника очереди.

** Судьи не контролируют очередность. После финиша текущего экипажа судья громко вызывает следующий экипаж голосом. Экипаж, первым подавший бейджики и огнетушитель, считается следующим в очереди.*

Чтобы избежать путаницы, необходимо выделить определенный участок вблизи судейского поста для выполнения процедуры ожидания регистрации Check-in (Чекин). Чем лучше организована процедура Check-in судьёй, тем быстрее будет общее время прохождения экипажей и меньше вероятность путаницы и подлогов со стороны участников.

В случае возникновения споров об очередности судья не проводит разбор. Факт фиксируется в судейском блокноте, и к старту допускается экипаж, первым выполнивший процедуру регистрации.

Если участники подают протест на очередность в КСК, он рассматривается с привлечением старшего судьи секции. Достоверная информация от судьи будет основанием для пенализации того или иного экипажа.

11.4. Правила прохождения для СУ и СС

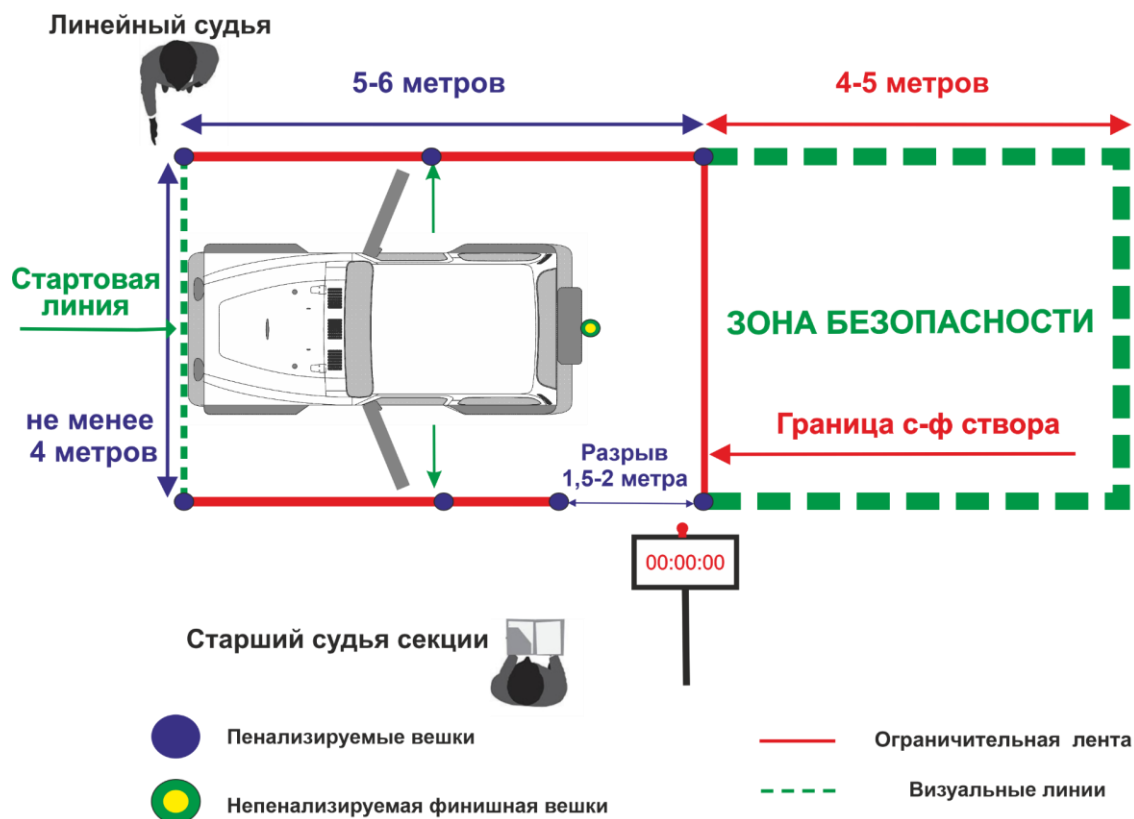
11.4.1. Старт СС: Автомобиль на линии старта Специальной Секции в зоне судейского поста (старт-финишной зоне) выставленный передом по направлению движения, обозначенному в схеме прохождения СС (если иное не обозначено в схеме СС).

** По умолчанию въезд и выезд в старт-финишную зону всегда осуществляется передним ходом. Въезд и/или выезд задним ходом допускается, если этого требует конфигурация секции. В таком случае данная информация должна быть обозначена на схеме и доведена до всех участников в равной степени на предстартовом инструктаже.*

Въезд в старт-финишный створ закрывается ограничительной лентой после выставления автомобиля.

** Лента, закрывающая въезд в старт-финишный створ, является ограничительной и пенализируется в размере 20 баллов. До момента старта экипажа лента должна быть установлена. Установка ленты производится с учетом расположения прибора хронометража и траектории движения водителя до и от него. В старт-финишном створе должен быть предусмотрен разрыв ограничительной ленты между автомобилем и прибором хронометража.*

Схема старт-финишного створа



Двигатель выключен. Трос лебёдки намотан на барабан полностью. Второй пилот находится в автомобиле, пристегнут ремнем безопасности. Первый пилот по команде Судьи сам нажимает на кнопку основного секундомера – это и является фактом старта.

** В момент предстартовой подготовки обязательна проверка натяжения ремней безопасности, а также лямок и замков на шлемах обоих членов экипажа. Для этого следует пригласить водителя занять свое место для проведения проверки.*

Второй пилот имеет право отстегивать ремень и/или заводить автомобиль только после момента старта.

Движение разрешается начинать только после того, как Первый пилот займет свое место в автомобиле и застегнёт ремень безопасности.

** После включения секундомера и до начала движения судье обязательно нужно убедиться в том, что первый пилот пристегнут. В противном случае судья не допускает начало движения, используя процедуру SCA.*

Во время движения все члены Экипажа, находящиеся в автомобиле, всегда должны быть пристегнуты ремнями безопасности и находиться в застегнутых шлемах безопасности.

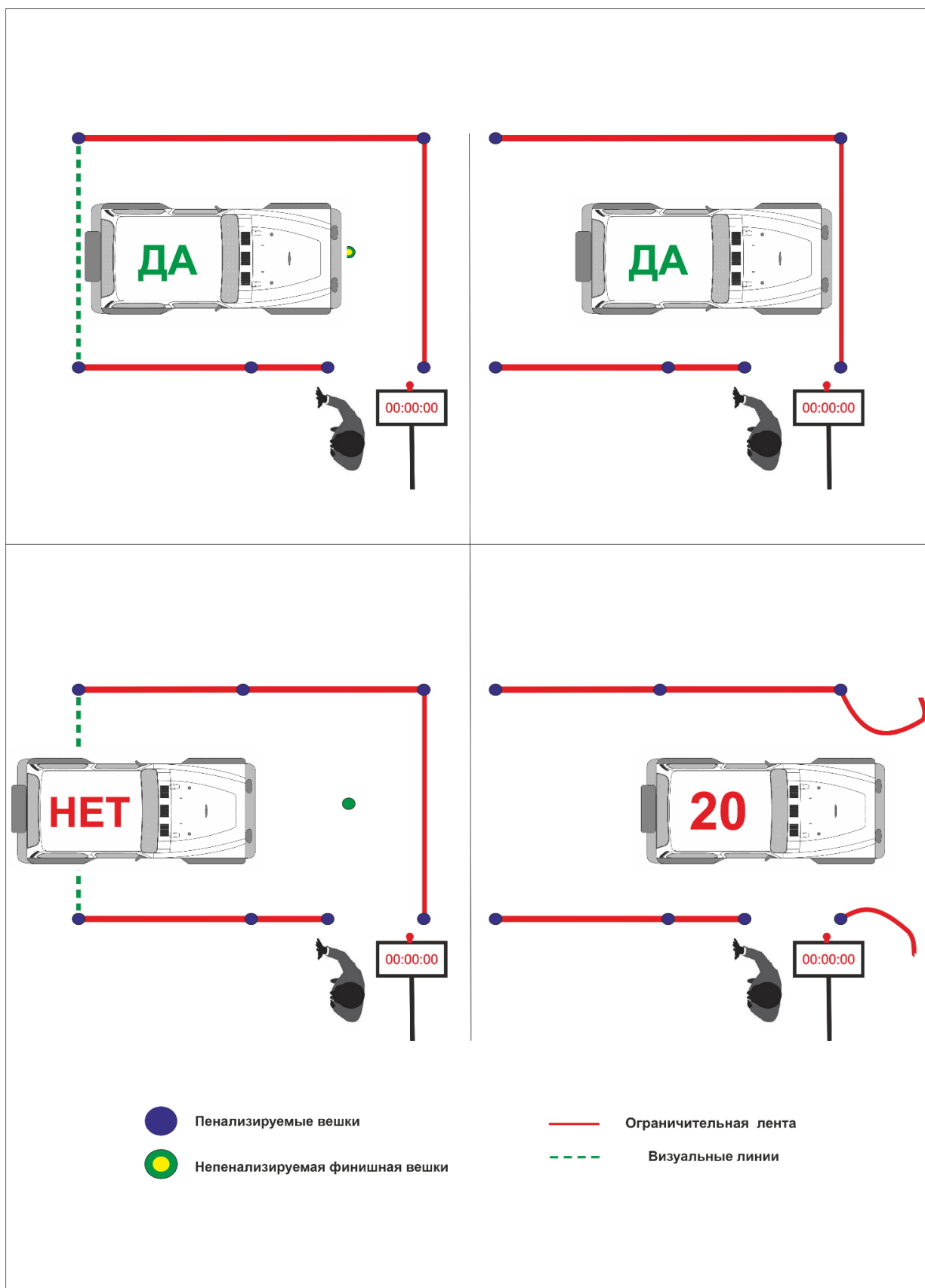
11.4.2. **Финиш СС:** Машина въезжает в финишный створ передом (если иное не указано в схеме прохождения СС). Линия финиша расположена внутри судейского поста (старт-финишной зоны) и обозначена финишной вешкой. Только касание или сбитие финишной вешки передней частью автомобиля подтверждает нахождение автомобиля в старт-финишной зоне. После этого первый пилот выходит из автомобиля и нажимает кнопку остановки основного секундомера. Второй пилот в этот момент должен находиться в автомобиле, с пристёгнутым ремнём безопасности и в застёгнутом защитном шлеме — это и является фактом финиша.

** Если машина не коснулась финишной вешки, а пилот начал процедуру финиша, его действия необходимо немедленно остановить свистком, указать на финишную вешку и потребовать подъезда для совершения касания. Подъезд должен осуществляться в пристегнутых ремнях безопасности.*

Если пилот останавливает основной секундомер, дублирующий секундомер не останавливается до момента полного выполнения процедуры финиша. В ведомости указывается время дублирующего секундомера.

Сбитие финишной вешки приравнивается к касанию и не пенализируется.

Выезд за пределы старт-финишного створа в зону безопасности с обрывом ограничительной ленты, закрывающей въезд, не считается нарушением процедуры финиша. Действия экипажа не останавливаются, но накладывается пенализация в размере 20 баллов.



Если секундомер использует Второй пилот, то это будет рассматриваться, как отсутствие финиша (Судья ждет, пока Первый пилот не осуществит отсечку времени, дублирующий секундомер при этом не останавливаются).

Параллельный отсчет времени ведет Судья Судейского поста. При ошибках в отсчетах времени Первым пилотом (преждевременное нажатие секундомера, поломка секундомера, неготовность Второго пилота к финишу и т.д.), конечным будет считаться результат, отмеченный Судьей на дублирующем секундомере.

В случае поломки основного секундомера Судья останавливает дублирующий секундомер в момент нажатия кнопки остановки основного секундомера Первым пилотом.

Запрещается покидать старт-финишную зону до подписания Карнета или Протокола Судейского поста.

11.4.3. Фиксация результатов Экипажа на СС

Для учета времени прохождения СС и подсчета пенализаций используется Протокол Судейского поста и/или Карнет.

Представитель Экипажа и Судья СС своими подписями фиксируют правильность записей. Ответственность за, верно, указанные время и пенализацию лежит на Экипаже.

Все нарушения вносятся Судьей в Протокол Судейского поста и/или в Карнет.

После того, как представитель Экипажа и Судья СС поставили свои подписи, никакие замечания и претензии по пенализации и времени прохождения СС от Экипажа не принимаются. В случае несогласия представителя Экипажа с результатами, отраженными Судьей в Протоколе судейского поста и/или в Карнете, он имеет право подать заявления на имя Главного Судьи (Руководителя Гонки) с изложением конкретных фактов, по которым имеются разногласия. Главный Судья рассматривает такие заявления безотлагательно, по мере возможности. Результатом рассмотрения заявления может быть либо подтверждение записи Судьи Специальной Секции, либо ее отмена.

11.4.4. Зарегистрировавшийся на СС Экипаж обязан заехать своим ходом в старт-финишную зону в течение 5 минут после того, как её покинул предыдущий Экипаж или по распоряжению Судьи СС. Время контролируется Судьей по дублирующему секундомеру. Неисполнение этого требования будет классифицироваться, как невыход на старт, о чем вносится соответствующая отметка в Карнет и/или Протокол Судейского поста и Экипаж к прохождению данной СС не допускается. Пенализация **DNS**.

** Фиксация времени производится также в протоколе судейского поста. Фиксация обязательна. Фиксируется текущее время.*

11.4.5. Экипаж, не подготовившийся к старту по истечении 5 минут (время контролируется Судьей по дублирующему секундомеру) после того как автомобиль был поставлен в старт-финишную зону, не будет допущен к старту и будет классифицироваться, как не вышедший на старт, о чем вносится соответствующая отметка в Карнет и/или Протокол Судейского поста и Экипаж к прохождению данной СС допущен не будет.

Для первого стартующего Экипажа на СС лимит времени на подготовку к старту составляет 15 минут.

Нарушение данного пункта - пенализация **DNS**.

** Фиксация времени производится также в протоколе судейского поста. Фиксация обязательна. Фиксируется текущее время.*

11.4.6. Экипаж, покинувший СУ без уведомления и разрешения Руководителя соревнования или Главного Судьи будет дисквалифицирован. Пенализация **DQF**.

** Данный пункт актуален в случае удаленности СУ от базового лагеря и необходимости отслеживания перемещения участников по дорогам общего пользования, а также для контроля количества участников, находящихся на СУ, и тех, кто отказался от борьбы на данном СУ.*

11.4.7. Идентификация членов Экипажа на Судейских постах производится посредством именных бейджей. Разрешается замена Первого пилота и Второго пилота между собой (при соблюдении п 4.3.) на СС до момента старта и после финиша Специальной Секции. Во всех остальных случаях пенализация **DNF**.

11.4.8. Запрещается изменять состав Экипажа на протяжении всего соревнования - пенализация **DQF**.

** Пункты 11.4.7 и 11.4.8 действуют при разных условиях. В одном случае речь идет о замене первого пилота (водителя) вторым (штурманом) между собой, в другом — о появлении в экипаже лица, не заявленного в этом экипаже и не находившегося в нем с момента начала соревнования.*

11.4.9. При движении автомобиля всё оборудование, детали и узлы, находящиеся в/на автомобиле, должно быть надежно закреплено. Всё, что находилось в/на автомобиле на момент старта, должно находиться в/на автомобиле на момент финиша. В том числе: крупные детали или узлы автомобиля, запасные части, инструмент и такелаж. Битые стекла, жидкости, краска, шпатлевка, отломанные части приводов, порванные пыльники, части амортизаторов и прочие мелкие предметы - не рассматриваются как крупные части.

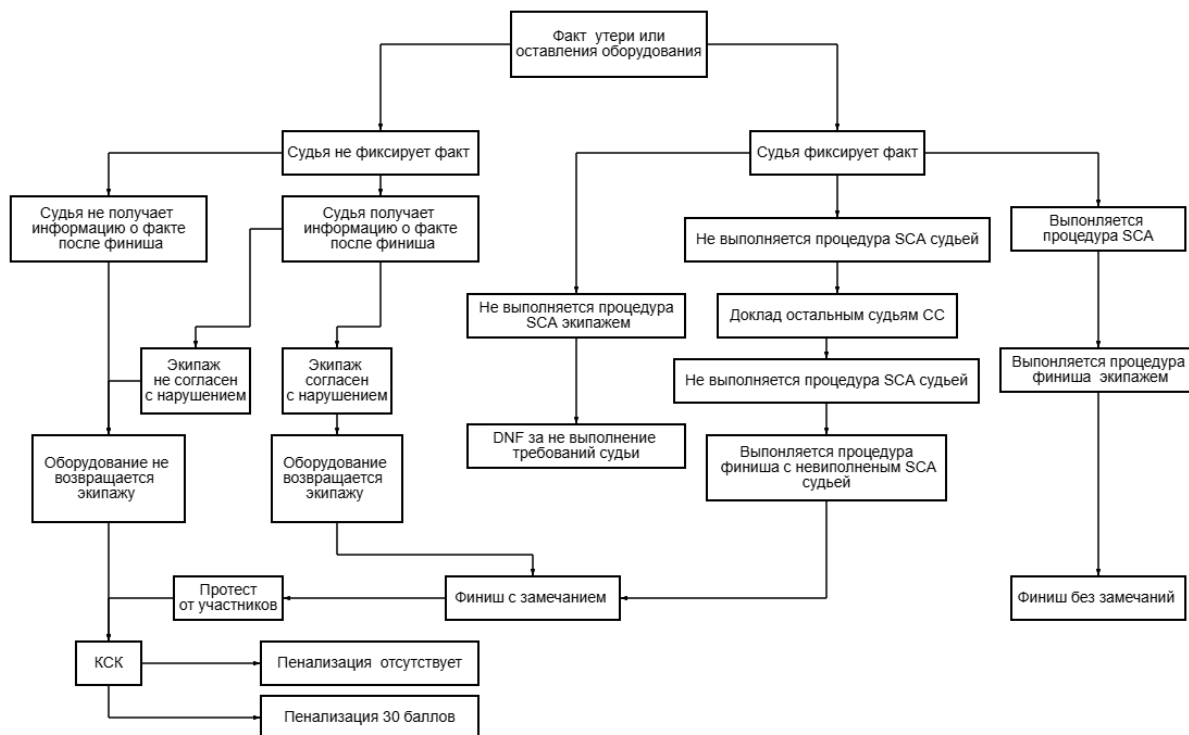
Утерянные, оставленные на СС части автомобиля должны быть собраны экипажем после финиша СС. Нарушение данного пункта - пенализация **DNS**.

** Стоит внимательно подойти к фактам оставления частей автомобиля и не допускать требований собирать чужое. Если не имеются достаточные основания, то следуют отчистить СС силами маршалов до старта следующего экипажа.*

Утерянное, оставленное на СС оборудование контролируется судьёй с применением **SCA** (Stopping Crew Actions, Остановка Действий Экипажа).

** Если по какой-либо причине судьей не была выполнена процедура SCA до момента отсечки времени экипажем, не имеются достаточные основания или экипаж отказывается признавать нарушение, секция должна быть очищена силами маршалов до старта следующего экипажа. Оборудование остается у маршала до окончания разбора. Если оснований достаточно и/или экипаж признает факт оставления, он фиксируется в протоколе, но пенализация не начисляется. В случае подачи протеста участниками в КСК за данное нарушение будет начислена пенализация в размере 30 баллов.*

Порядок действий в случае утери или оставления оборудования.



11.4.10. Для прохождения СС разрешено использовать только оборудование, находящееся в автомобиле на момент старта. Пенализация **DNF**.

11.4.11. Падение (касание грунта не менее, чем двумя точками) или поломка вешки, вызванное прямым контактом с ней в результате действий экипажа. Проезд над вешкой, пропустив вешку между колесами, также считается сбитием.

Сбитие вешки - пенализация **10 баллов**, Если на вешке присутствуют дополнительные полосы или маркеры, то пенализация равняется количеству этих полос или маркеров, умноженному на **10**.

Сбитие вешки, маркирующей старт-финишную зону, пенализируется **20 баллами**.

** Нарушением являются любые контакты, повлекшие за собой сбитие вешки пилотом, штурманом, а также контакты любых частей автомобиля, включая трос лебедки, оборудование, установленное на автомобиль, и переносимое членами экипажа (якорь, стропы, крюки и т. д.).*

11.4.12. Запрещено покидать пределы Коридора СС всеми 4-мя колесами - пенализация **DNF**.

** Выход за пределы коридора всеми четырьмя колесами в результате переворота или подвижки грунта приравнивается к покиданию коридора и пенализуется в соответствии с пунктом 11.4.12.*

11.4.13. Разрыв ограничительной ленты в результате прямого контакта с автомобилем. Если в процессе обрыва/зацепа ленты были сломана/ повалена вешка или вешки, то экипажу так же начисляется пенализация за каждую из вешек. Разрыв ограничительной ленты - пенализация **10 баллов**. Разрыв ограничительной ленты, маркирующей старт-финишную зону - пенализация **20 баллов**.

** Нарушением являются любые контакты, повлекшие за собой обрыв ленты пилотом, штурманом, а также контакты любых частей автомобиля, включая трос лебедки, оборудование, установленное на автомобиль, и переносимое членами экипажа (якорь, стропы, крюки и т. д.).*

11.4.14. На СС Экипаж обязан убедиться в правильности выбора траектории движения.

Ответственность за ознакомление со Схемой прохождения лежит на Участнике.

В случае отсутствия ограждения Коридора СС в результате действий Экипажа проезд по/над сбитой вешкой или за пределами ранее обозначенного Коридора будет считаться повторным нарушением. Пенализация - соответствующие пункты данных правил (11.4.11, 11.4.12, 11.4.13).

11.4.15. Запрещается прохождение СС в направлении, противоположном от обязательного, указанного на Схеме СС. Движение задним ходом в пределах СС допускается. Финиш СС, пройденной в направлении, отличном от указанного на Схеме СС - пенализация **DNF**.

** Пенализация за данный пункт фиксируется после завершения процедуры финиша экипажем. Ни при каких обстоятельствах судья не должен после момента старта указывать экипажу правильное направление движения. Любая рекомендация судьей по данному пункту будет рассматриваться как подсказка. В случае фиксации данного факта на судью будет наложено дисциплинарное взыскание.*

11.4.16. Передвигаться внутри СС Первый и Второй пилот могут в любом направлении. Выход Второго пилота за границы СС разрешается при условии соблюдения норм безопасности. Вся ответственность за выбор траектории движения, а также возможности безопасного применения лебедки за границами СС, лежит на экипаже.

** Судья не обязан расчищать дорогу участникам от зрителей за пределами границ СС. Судья обязан контролировать соблюдение безопасности за пределами границ СС при лебежении или отвешивании посредством указаний свистком зрителям командой **ВНИМАНИЕ** (серия коротких прерывистых свистков с последующими голосовыми указаниями) или по процедуре **SCA** участнику, а также организовать зону безопасности в необходимых местах.*

11.4.17. Запрещено использование лебёдки за любые объекты, не маркированные сигнальной лентой и не предназначенные для лебежения. Запрещается использование лебёдки выше точки маркировки. Объекты, являющиеся частью границ Коридора, запрещены для использования лебёдки, если не обозначены дополнительно. Контакт нагруженного троса лебедки с деревьями запрещен. Использование грунта для установки якоря разрешено в любом месте. Ни при каких обстоятельствах не допускается контакт якоря с деревьями. Нарушение данного пункта контролируется судьёй с применением **SCA** (Stopping Crew Actions, Остановка Действий Экипажа).

** Если по какой-то причине судьями не была выполнена процедура **SCA** по факту нарушения, но имеются достаточные основания и/или экипаж признает факт, то он фиксируется в протоколе, но пенализация не начисляется. В случае подачи протеста на КСК от участников за данное нарушение будет начислена пенализация в 30 баллов.*

** “Контакт нагруженного троса лебедки с деревьями запрещен.” Если экипаж подкладывает между деревом и тросом любой предмет тем самым полностью исключает контакта с деревом то нарушение данного пункта не фиксируется.*

11.4.18. Организатор может отменить любую СС в любое время, даже если некоторые Экипажи уже прошли эту Специальную Секцию. При этом всем Экипажам начисляются максимальные баллы.

11.4.19. Любая посторонняя помощь на Специальной Секции запрещена.
Пенализация **DNF**.

11.4.20. Во время движения на СС экипажу запрещается снимать или расстегивать ремень безопасности, нарушение данного пункта контролируется судьёй с применением **SCA** (Stopping Crew Actions, Остановка Действий Экипажа).

** Если по какой-то причине судьями не была выполнена процедура **SCA** по факту нарушения, но имеются достаточные основания и/или экипаж признает факт, то он фиксируется в протоколе, но пенализация не начисляется. В случае подачи протеста на КСК от участников за данное нарушение будет начислена пенализация в 30 баллов.*

11.4.21. Во время нахождения на СС Экипажу запрещается снимать или расстегивать шлем, нарушение данного пункта контролируется судьёй с применением **SCA** (Stopping Crew Actions, Остановка Действий Экипажа).

** Если по какой-то причине судьями не была выполнена процедура **SCA** по факту нарушения, но имеются достаточные основания и/или экипаж признает факт, то он фиксируется в протоколе, но пенализация не начисляется. В случае подачи протеста на КСК от участников за данное нарушение будет начислена пенализация в 30 баллов.*

11.4.22. Запрещено отвешивать автомобиль весом людей путём вставания на подножки и бампера, также запрещается удерживать автомобиль от опрокидывания руками. Запрещено удержание страховочной стропы ближе четырех метров от точки фиксации её к автомобилю. Запрещено наматывание страховочной стропы на любую часть тела. Нарушение данного пункта контролируется судьёй с применением **SCA** (Stopping Crew Actions, Остановка Действий Экипажа).

** Если по какой-то причине судьями не была выполнена процедура SCA по факту нарушения, но имеются достаточные основания и/или экипаж признает факт, то он фиксируется в протоколе, но пенализация не начисляется. В случае подачи протеста на КСК от участников за данное нарушение будет начислена пенализация в 30 баллов.*

11.4.23. Экипаж сам определяет точки лебедения в соответствии с настоящими Правилами. В случае поломки, порчи или уничтожения объектов живой природы применяются требования раздела 11.7 “Экология”.

11.4.24. Запрещается работа с тросом под нагрузкой. Запрещается работа с тросом без защитных перчаток. Запрещается проход под или над нагруженным тросом. Нарушение данного пункта контролируется судьёй с применением SCA (Stopping Crew Actions, Остановка Действий Экипажа).

** Если по какой-то причине судьями не была выполнена процедура SCA по факту нарушения, но имеются достаточные основания и/или экипаж признает факт, то он фиксируется в протоколе, но пенализация не начисляется. В случае подачи протеста на КСК от участников за данное нарушение будет начислена пенализация в 30 баллов. Нагруженным тросом лебедки считается трос, зафиксированный с обоих концов и находящийся в натянутом состоянии без провисаний.*

11.4.25. При финише трос должен быть полностью намотан на барабан лебёдки и не должен касаться земли, в противном случае - пенализация **10 баллов**.

11.4.26. Запрещается нахождение троса лебёдки в отсеке Экипажа - пенализация **DNF**.

11.4.27. Во время прохождения СС Экипаж обязан неукоснительно выполнять требования и указания Судей. Отказ от выполнения – пенализация **DNF**.

11.4.28. В случае использования удлинителя троса лебедки с применением металлического соединения - обязательно использование гасителя троса. Гаситель троса на момент начала лебедения должен находиться на стыке между основным и удлиняющим тросами лебедки. Нарушение данного пункта контролируется судьёй с применением SCA (Stopping Crew Actions, Остановка Действий Экипажа).

** Если по какой-то причине судьями не была выполнена процедура SCA по факту нарушения, но имеются достаточные основания и/или экипаж признает факт, то он фиксируется в протоколе, но пенализация не начисляется. В случае подачи протеста на КСК от участников за данное нарушение будет начислена пенализация в 30 баллов.*

11.4.29. Запрещаются к использованию любые виды динамических строп и тросов. Пенализация **DNF**.

11.4.30. Запрещается тянуть автомобиль без использования страховочной стропы. Запрещается толкать или раскачивать автомобиль. Пенализация **DNF**.

11.4.31. Применение корозащитного стропа в случае лебежения за деревья обязательно. Нарушение данного пункта контролируется судьёй с применением SCA (Stopping Crew Actions, Остановка Действий Экипажа).

** Если по какой-то причине судьями не была выполнена процедура SCA по факту нарушения, но имеются достаточные основания и/или экипаж признает факт, то он фиксируется в протоколе, но пенализация не начисляется. В случае подачи протеста на КСК от участников за данное нарушение будет начислена пенализация в 30 баллов.*

11.4.32. В случае невыполнения требований судей по процедуре SCA – Пенализация DNF.

11.4.33. В случае невозможности применения процедуры SCA во время прохождения СС, пенализация, назначаемая КСК при удовлетворении протеста - **30 баллов**.

11.5. Лимит времени на СС и СУ.

11.5.1 На каждый Специальный Участок организатором устанавливается лимит времени, опубликованный в регламенте соревнования. Превышение лимита времени на СУ - пенализация **DNS**.

По окончании лимита времени на СУ экипаж, зарегистрированный на СС, имеет право завершить секцию.

11.5.2 Лимит времени на прохождение устанавливается для каждой СС и обязательно указывается в схеме прохождения. Превышение Лимита - пенализация **DNF**.

11.6. Эвакуация автомобилей Участников

В случае поломки автомобиля на СС Организатор осуществляет эвакуацию автомобиля Участника за пределы Специальной Секции, никакой другой помощи от Организаторов не предусмотрено.

11.7. Экология. Безопасность

11.7.1. Лица, нарушающие природоохранное законодательство и причиняющие вред окружающей природной среде и здоровью человека, несут дисциплинарную, административную либо уголовную, гражданско-правовую и материальную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Действие законодательства РФ относится как к резидентам, так и к нерезидентам РФ. По статье 259 Уголовного Кодекса РФ уничтожение критических местообитаний для организмов, занесенных в Красную книгу РФ, повлекшее гибель популяций этих организмов, влечет ограничение либо лишение свободы на срок до трех лет. К «организмам» относятся также и насекомые. По статье 358 Уголовного Кодекса РФ «Массовое уничтожение растительного или животного мира, отравление атмосферы или водных ресурсов, а также совершение иных действий, способных вызвать экологическую катастрофу» влечет лишение свободы на срок от двенадцати до двадцати лет. Под действие данной статьи подпадают и лесные пожары, вызванные неконтролируемыми кострами и другими неумелыми обращениями с огнем.

11.7.2. Запрещается валка живых деревьев тем или иным способом: **денежный штраф на основании Статьи 8.28 КоАП РФ**

11.7.3. Запрещено разведение костров в Базовом лагере в период проведения соревнования. Разрешено использование мангалов, грилей и прочего подобного оборудования, не допускающего повреждения почвенного покрова, с соблюдением мер противопожарной безопасности; пенализация **DQF**.

11.7.4. На протяжении всего соревнования запрещен слив на землю технологических жидкостей (масла, топлива и т.п.), выбрасывание, сжигание и/или закапывание какого-либо мусора. В каждом Базовом лагере будет организовано официальное и единственное место для сбора мусора; пенализация Денежный штраф (п. 11.7.1) и/или **DQF** по решению КСК.

11.7.5. По решению Официального врача соревнования любой Участник или Экипаж не допускается к старту в следующих случаях:

- имеются признаки алкогольного, наркотического опьянения у членов Экипажа; • имеются медицинские показания для оказания неотложной медицинской помощи;
- по решению Официального врача соревнования может быть остановлено движение по СС любого Участника/Экипажа в том случае, когда имеются медицинские показания для оказания неотложной медицинской помощи.

11.7.6. Участник, не оплативший денежную пенализацию, к старту на последующих Специальных Участках не допускается. Все денежные штрафы должны быть уплачены Организатору до опубликования предварительных результатов соревнования.

11.7.7. На всей территории Базового лагеря устанавливается ограничение скорости **5 км/ч**. Пенализация за нарушение данного пункта назначается решением КСК.

12. СХОДЫ. ЭВАКУАЦИЯ.

12.1. Экипаж, отказавшийся от дальнейшего прохождения СУ по причине схода, из-за технической поломки автомобиля или по иным обстоятельствам, обязан проинформировать об этом при первой возможности Руководителя гонки любыми доступными для него способами. Отсутствие информирования Руководителя гонки пенализируется решением КСК (вплоть до исключения из соревнования).

13. ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ (DQF).

13.1 Безоговорочная дисквалификация по решению КСК применяется в следующих случаях:

- словесные оскорбления Судей, зрителей, Участников и Официальных лиц соревнования;
- попытки влиять, манипулировать, препятствовать или вмешиваться любыми другими способами в работу Судей и Организаторов;
- попытка внести изменения в автомобили других Участников без их согласия;
- преднамеренная порча автомобиля другого Участника;
- нахождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;
- разбрасывание мусора в лагере и на пути следования;
- нарушение природоохранного законодательства, изложенного в п.11.7;
- несоблюдение настоящих Правил и Дополнительного (Частного) Регламента соревнования, отказ от выполнения требований и указаний Официальных лиц соревнования.

В случае дисквалификации стартовый взнос не возвращается.

14. КЛАССИФИКАЦИЯ. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.

14.1. Итоговое подведение результатов. Победителем объявляется Экипаж, получивший максимальное количество баллов по сумме всех СС. Чем больше набрано баллов, тем выше занятое место.

14.2. В случае равенства полученных баллов будут пересматриваться полученные ранее этими Экипажами пенализации. Побеждает тот, у кого пенализаций было меньше.

14.3. В случае повторного равенства будет пересматриваться количество пройденных Специальных Секций каждым Экипажем. Побеждает тот, у кого пройдено большее количество секций.

14.4. В случае дальнейшего равенства побеждает Экипаж, показавший лучший результат на последней очной СС.

14.5. В случае, если в зачете стартует четыре автомобиля или больше, то награждаются 1,2,3 места. В случае, если в зачетной категории стартует три автомобиля, то награждается только лучший Экипаж.

15. НАЧИСЛЕНИЕ БАЛЛОВ.

15.1. Максимальное количество баллов за каждую Специальную Секцию составляет **100 баллов**.

15.2. Пенализация **DNF (Do Not Finish) – 0 баллов**.

15.3. Пенализация **DNS (Do Not Start) – 0 баллов**.

15.4. Баллы пенализации начисляются согласно таблице пенализации и пунктов настоящих Правил. Результаты Экипажей, занявших 41-е и последующие места, не учитываются. Экипажи, прошедшие СС, получают баллы согласно следующей таблице:

Результат	Баллы	Результат	Баллы	Результат	Баллы	Результат	Баллы
1	100	11	66	21	45	31	35
2	95	12	63	22	44	32	34
3	90	13	60	23	43	33	33
4	87	14	58	24	42	34	32
5	84	15	56	25	41	35	31
6	81	16	54	26	40	36	30
7	78	17	52	27	39	37	29
8	75	18	50	28	38	38	28
9	72	19	48	29	37	39	27
10	69	20	46	30	36	40	26

15.5. Время прохождения Специальной Секции измеряется до сотой доли секунды.

15.6. Баллы пенализации вычитаются из баллов, полученных на СС.

15.7. В случае, если сумма полученных пенализаций превысит любые начисленные баллы, Экипаж получает **0 баллов**. Таким образом, на СС нельзя получить отрицательное количество баллов.

15.8. Если два или более Экипажей финишируют с одним и тем же временем, им начисляется одинаковое количество баллов (по верхнему показателю). Следующему Экипажу будут начислены баллы в соответствии с его результатом. (ПРИМЕР: Два Экипажа закончили СС с одинаковым временем и показали 3-й результат. Им начисляется по 90 баллов. Экипажу, показавшему 4-й результат, начисляется 87 баллов).

16. НАГРАЖДЕНИЕ.

- 16.1. Все экипажи, принимающие участие в соревновании, награждаются Сертификатом (дипломом) Участника RFC Russia (регион).
- 16.2. Экипажам, занявшим итоговые первые места в категории, присваивается звание Победитель RFC Russia (регион) в категории «__». Победители награждаются кубками и медалями.
- 16.3. Экипажи, занявшие 2-е и 3-е места в категории, именуются серебряными и бронзовыми призерами RFC Russia (регион) в категории «__» и награждаются соответствующими кубками и медалями.

17. ПРОТЕСТЫ.

- 17.1. Судейство во время соревнования обеспечивается Организатором.
- 17.2. Факты нарушения Дополнительного (Частного) Регламента и его Приложений рассматриваются КСК только на основании заявлений Официальных лиц и/или протестов Заявителей или официальных представителей Заявителей.
- 17.3. Протесты подаются только в письменной форме с указанием времени его подачи, Офицеру по связи с Участниками, Руководителю гонки, Главному секретарю или Секретарю КСК, а также Спортивным комиссарам и адресуются Председателю Коллегии Спортивных Комиссаров.
- 17.4. Протест должен содержать ссылку на пункт Дополнительного (Частного) Регламента или его Приложений, который, по мнению Участника, был нарушен другим Участником, и подтверждение факта данного нарушения. В качестве дополнительной информации нарушения могут рассматриваться фото и видеоматериалы, а также свидетельские показания. В случае обнаружения КСК обмана, Участники, виновные в таком обмане, будут безусловно исключены из соревнования.
- 17.5. Подача протеста сопровождается денежным залогом, возвращаемым подателю протеста в случае удовлетворения последнего. Сумма денежного залога вносится в Секретариат соревнования, о чем на протесте ставится соответствующая отметка. Получение протеста и залога должно подтверждаться в письменной форме и с указанием времени его получения. В случае отклонения протеста денежный залог не возвращается. Сумма денежного залога определяется Дополнительным (Частным) Регламентом, но не может превышать 200% от заявочного взноса.

Если доказано, что автор протеста действовал недобросовестно, КСК может наложить на него одно из наказаний, предусмотренных Спортивным Кодексом РФ.
- 17.6. Протест Участников должен быть направлен Председателю Коллегии Спортивных Комиссаров в течение 30 минут после публикации предварительных результатов по прошедшему СУ.

17.7. КСК рассматривает поступившие протесты и заявления Официальных лиц в разумные сроки, достаточные для изучения всех обстоятельств по протесту, заявлению.

17.8. Заявление об ошибках в подсчете результатов не является протестом и не требует денежного залога. Подобные заявления подаются только Судье при Участниках.

17.9. Право на протест.

17.9.1. Право подавать протест имеют Заявители или их Официальные представители, заявленные таковыми на конкретном соревновании.

17.9.2. При отсутствии протеста, Официальное лицо соревнования, действуя в рамках своей компетенции, может инициировать рапортом на имя Руководителя гонки рассмотрение Спортивными Комиссарами любого факта, нарушающего, по мнению подавшего рапорт, установленные правила.

17.9.3. В отличие от Участника, исключенного из соревнования, сошедший с дистанции Экипаж или его представитель сохраняют право подать протест.

17.10. Предмет протеста.

Протест может подаваться против:

1. Допуска Участника к соревнованию;
2. Объявленной дистанции гонки;
3. Предполагаемых ошибки или неправильных действий во время соревнований;
4. Предполагаемого несоответствия автомобилей Требованиям Технической и спортивной регламентации.

17.11. Организация слушания по протесту:

17.11.1. Рассмотрение поданного протеста должно, по возможности, проходить сразу же после подачи протеста.

17.11.2. Стороны должны быть приглашены на слушание и могут сопровождаться свидетелями и Официальными лицами со стороны протестующего.

17.11.3. Спортивные Комиссары должны быть уверены, что приглашения получены всеми лицами, являющимися сторонами, затронутыми протестом.

17.11.4. При отсутствии любой стороны или ее свидетелей, может быть принято заочное решение, в том числе и в пользу другой стороны.

17.11.5. Если решение по протесту не может быть вынесено непосредственно после слушания всех сторон, должно быть сообщено место и время, где и когда будет вручено такое решение.

17.12. Недопустимые протесты:

17.12.1. Не допускаются протесты против решений Коллегии Спортивных Комиссаров.

17.12.2. Не принимаются протесты против решений, вынесенных Судьями линии финиша или судьями фактов при исполнении ими своих служебных обязанностей.

Если Спортивные Комиссары не решат иначе, решения этих судей являются окончательными, но сами по себе они могут не повлиять на окончательные результаты, поскольку эти решения не учитывают все условия прохождения трассы участниками.

17.12.3. Не принимается одиночный протест, поданный против нескольких заявителей.

Если субъектов протеста (Заявителей) несколько, то протест должен подаваться отдельно против каждого Заявителя.

17.12.4. Не принимается протест, поданный совместно несколькими Заявителями. Каждый Заявитель должен подать свой протест.

17.12.5. Если протест подается в отношении нескольких автомобилей одного Заявителя, то протест должен подаваться отдельно против каждого автомобиля.

17.12.6. Протест против несоответствия автомобиля требованиям технической и спортивной регламентации должен подаваться с четким указанием детали (агрегата) и их конкретных параметров, которые предполагаются не соответствующими.

17.12.7. Если протест подается в отношении нескольких деталей/агрегатов/параметров одного автомобиля, то протест должен подаваться отдельно против каждой детали/агрегата/параметра.

17.13. Публикация результатов. Награждение и вручение призов:

17.13.1. Приз, выигранный заявителем, против которого подан протест, не вручается, пока не будет вынесено решение по протесту.

17.13.2. Кроме того, в случае подачи любых протестов, которые могут изменить содержание итогового протокола соревнования, организаторы должны опубликовать только предварительные результаты и задержать награждение до тех пор, пока не будет вынесено окончательное решение по всем протестам.

17.13.3. Тем не менее, когда протест может повлиять только на часть классификации, остальные ее части могут быть окончательно опубликованы и соответствующие призы вручены.

17.14. Вынесение решения. Задержка награждения.

Все лица обязаны подчиниться принятому решению по протесту, спортивными комиссарами может быть принято решение о задержке награждения и переносе его на другое время, но ни спортивные комиссары, ни Руководитель гонки не имеют права отдать распоряжение о повторе соревнования.

18. ПРИЛОЖЕНИЯ.

Приложение № 1 – Технические Требования

Приложение № 2 – Карнет

Приложение № 3 – Протокол Судейского поста

Приложение № 4 – Рекомендации для Специальных Секций

Приложение № 5 – Места, зарезервированные под обязательную рекламу организатора

Приложение № 6 – Правила использования логотипов