Утверждено Оргкомитетом Can-Am X Race 2017

«1» февраля 2017 г.

ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ РАЛЛИ-РЕЙДА CAN-AM X RACE 2017

(ППРР Can-Am X Race 2017)

ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ CAN-AM X RACE 2017.

Оглавление

СТАТЬЯ I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ 3
СТАТЬЯ II. РЕГЛАМЕНТАЦИЯ 5
СТАТЬЯ III. МОТОВЕЗДЕХОДЫ 6
СТАТЬЯ IV. ЭКИПАЖИ 6
СТАТЬЯ V. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА 6
СТАТЬЯ VI. ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ. 7
СТАТЬЯ vii. ИДЕНТИФИКАЦИЯ 8
СТАТЬЯ VIII. РЕКЛАМА 9
СТАТЬЯ IX. СТРАХОВАНИЕ 9
СТАТЬЯ X. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ (АП) И ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ (ТИ) 9
СТАТЬЯ XI. ПОРЯДОК СТАРТА 10
СТАТЬЯ XII. МАРШРУТ И ДОРОЖНАЯ КНИГА 11
статья XIII. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ 12
СТАТЬЯ XIV. ПОМОЩЬ 13
СТАТЬЯ XV. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА (КАРНЕТ). 14
СТАТЬЯ XVI. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ. 15
СТАТЬЯ XVII. КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ. 16
СТАТЬЯ XVIII. КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ 17
СТАТЬЯ XIX. КОНТРОЛЬ СКОРОСТИ 18
СТАТЬЯ XX. СКОРОСТНОЙ УЧАСТОК (СУ) 18
СТАТЬЯ XXI. РЕГРУППИНГ 20
СТАТЬЯ XXII. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК 21
СТАТЬЯ XXIII. ПРОТЕСТЫ – АПЕЛЛЯЦИИ 21
СТАТЬЯ XXIV. КЛАССИФИКАЦИЯ (РЕЗУЛЬТАТЫ) 22
СТАТЬЯ XXV. ШТРАФЫ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ 22
СТАТЬЯ XXVI. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ 22
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИИ. 23
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. СТАНДАРТНЫЕ ЗНАКИ. 28
ПРИЛОЖЕНИЕ №3 СТРУКТУРА ОРГКОМИТЕТА 29

УТВЕРЖДЕНО Оргкомитетом Can-Am X Race 2017

СТАТЬЯ I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ

Ралли-рейды подразделяются на два вида: собственно ралли-рейд и ралли-рейд Баха.

1.1. **Ралли-рейд** – соревнование, проходящее по пересеченной местности и дорогам общего пользования, и включающее в себя несколько Специальных Участков (СУ), маршрут которого проходит по территории одной страны. Общая дистанция соревнования должна быть не более 3000 км. Продолжительность соревнования не более 4 дней, (включая Административные проверки – далее АП, Техническую Инспекцию – далее ТИ, ССУ и награждение).

1.2. **Баха** – ралли-рейд, который проводится за 1 день (максимальная общая дистанция 600 км.) или за 2 дня (максимальная общая дистанция 1000 км), не включая ССУ, АП и ТИ.

1.3. **Маршрут ралли-рейда** – установленная Организатором трасса соревнования от старта до финиша. Маршрут разделяется на этапы с одним или несколькими СУ, этапы во время проведения соревнования соединены Дорожными секциями с установленной средней скоростью.

- Разделение маршрута на этапы должно быть осуществлено таким образом, чтобы большинство участников преодолевали их за светлое время суток. Максимальная протяженность всех СУ в течение одного этапа – не более 800 км. Категорически запрещено давать старт СУ в темное время суток, за исключением искусственно освещенных трасс.
- Минимальная суммарная протяженность всех СУ – не менее 300 км.
- После вождения мотовездехода в течение 8-20 часов, обязателен отдых не менее 6 часов.

1.4. **Время проведения ралли-рейда**: любой ралли-рейд начинается с Административных проверок (АП) и/или Технической Инспекции (ТИ), и заканчивается самым поздним из следующих моментов:

- истечение времени подачи Протестов или окончание их слушания;
- окончание ТИ, если она проводится и после соревнований;
- окончание вручения призов.

1.5. **Этапы соревнования:** Части соревнования, разделенные не менее чем 6-часовым отдыхом. Контроль времени обязателен между финишем последнего Скоростного Участка и въездом в Бивуак, а так же между выездом из Бивуака к старту первого Скоростного Участка на следующий день.

1.6. **Навигационный этап/зона**: Этап/зона маршрута, которую нельзя точно определить и которая проходится с использованием или без использования Дорожной книги (полностью или частично) и/или по карте. Пункты контроля прохождения, которые должны быть отчетливо видны, обозначаются географически (широта и долгота), картографически (координаты) или репрезентативно (километры и схемы) в Дорожной книге и/или на карте.

Наличие навигационных зон в маршруте соревнования должно оговариваться в Дополнительном (Частном) Регламенте.

1.7. **Дорожная секция (лиазон)**: часть маршрута с Нормой Времени между двумя последовательными пунктами Контроля Времени. Скорость на Дорожной секции не является фактором, определяющим классификацию.

1.8. **Скоростной участок (СУ)**: Хронометрируемая гонка, проводимая на пересеченной местности вне дорог общего пользования и/или на участках дорог, зарезервированных для данного соревнования.

1.9. **«Супер» Специальный Участок (ССУ)**: Скоростной Участок, организованный с целью привлечения большого количества зрителей и прессы, и проводимый с соблюдением повышенных требований безопасности.

1.10. **Участник соревнования (член экипажа)** - физическое лицо, обладающее действующей на момент начала соревнования Лицензией водителя, указанное в заявочной форме и находящееся в соревнующемся мотовездеходе во время соревнования.

1.11. **Экипаж** - используется в целом, имеются в виду 1-й и 2-й водители.

1.12. **Норма Времени**: На прохождение Дорожной секции (лиазона) Организатором устанавливается Норма Времени (в часах и минутах), соблюдение которой является обязательным для всех экипажей. Экипаж, отклонившийся от установленной Нормы Времени, пенализируется за каждую минуту или часть минуты отклонения.

1.13. **Максимально разрешенное время (норматив)**: Установленное Организатором и указанное в Маршрутном листе и Контрольной Карте (Карнете) максимальное время, на преодоление экипажами отдельного СУ и/или лиазона. Экипаж, превысивший данное время (норматив) будет либо исключен из соревнований, либо к нему будет применена фиксированная пенализация. Организатор не гарантирует работу судейских пунктов для экипажей, превысивших норматив.

1.14. **Изменение максимально разрешенного времени**: В соревнованиях по ралли-рейдам, если более 50% экипажей не уложилось в максимально разрешённое время, установленное Организатором на данном Скоростном Участке, то данный норматив может быть увеличен решением Оргкомитета по предложению Руководителя гонки.

1.15. **Реальное время**: Время, реально затраченное экипажем на прохождение Скоростного Участка.

1.16. **Регруппинг**: Обозначенный в Маршрутном листе перерыв, запланированный Организатором для выполнения расписания и для перегруппировки участвующих в ралли-рейде экипажей. Проводится между двумя пунктами Контроля Времени («Входным» и «Выходным» КВ – на месте перерыва). Время такого перерыва для различных экипажей может быть разным.

1.17. **Нейтрализация**: Участок маршрута или временной интервал, который не идет в зачет соревнования.

1.18. **Закрытый Парк**: Территория, на которой любой ремонт, заправка и внешняя помощь запрещена, за исключением случаев, специально предусмотренных данными Правилами и Дополнительным (Частным) Регламентом.

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

1.20. **Информационная записка**: Информация, предоставляемая Организатором и/или Руководителем гонки экипажам, которые, после прочтения, должны подтвердить факт ознакомления подписью одного из членов экипажа.

1.21. **Брифинг**: инструктаж, который проводится Руководителем гонки или его Заместителем. Участие в нем является обязательным для всех экипажей. Экипаж должен быть представлен на брифинге как минимум одним Водителем. Текст брифинга в отношении безопасности или изменений в Дорожной книге должен быть отпечатан и вывешен на Официальном табло информации.

1.22. **Маршрутный лист**: Официальный документ, который полностью описывает проведение соревнования во времени. Маршрутный лист публикуется в составе Дорожной книги или отдельным бюллетенем.

1.23. **Контрольная Карта (Карнет)**: Форма, выдаваемая Организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов во время соревнования.

1.24. **Бивуак**: Зона, предусмотренная Организатором, расположенная между пунктами Контроля Времени на финише этапа и на старте следующего этапа, где проводится обязательный Регруппинг. Данная зона должна быть отмечена в Дорожной книге.

Бивуак ограничивается воображаемым кругом радиусом до 500м, центром которого будет являться построенная Организатором структура соревнования, включающая в себя:

- Официальное табло информации;
- "Карнет бокс", который начинает работать после завершения работы судейского пункта Контроля Времени на финише этапе (входного КВ бивуака).

Входное и выходное КВ бивуака могут быть совмещены в одну Контрольную зону.

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

1.26. **Фиксированная пенализация**: санкция, в отдельных случаях применяемая в соревнованиях по ралли-рейдам для замены исключения из соревнования или дисквалификации. Дает возможность наказанному экипажу продолжать соревнование в нормальных условиях. Фиксированная пенализация выражается во времени, добавляемом к другим пенализациям, которыми уже наказан экипаж в соответствии с Дополнительным (Частным) Регламентом. Фиксированные пенализации устанавливаются Организатором и могут варьироваться на

каждом СУ, Дорожной секции или Контроле прохождения. Фиксированные пенализации рассчитываются исходя из особенностей и сложности того или иного СУ /Дорожной секции.

1.27. **Применение фиксированной пенализации:** фиксированная пенализация на каждом этапе рассчитывается путем сложения нормативов, установленных для каждого из непройденных СУ, увеличенных на фиксированную пенализацию для не пройденных СУ, Дорожных секций и Контролей прохождения.

1.28. **Ремонтные работы (ремонт):** исправление повреждений, замена элементов, деталей и агрегатов, починка, а так же любые регулировочные, смазочные, диагностические, заправочные работы и техническое обслуживание, проводимые силами экипажа с возможным привлечением членов других соревнующихся экипажей и с использованием материалов и инструментов, находящихся на борту соревнующихся мотовездеходов.

1.29. **Сервис:** любая помощь в ремонтных работах, оказанная не членами соревнующихся экипажей, а также использование или получение экипажем любых материалов (твердых или жидких), запасных частей, инструментов или оборудования, не транспортируемых на борту соревнующихся мотовездеходов.

1.30. **Буксировка:** перемещение одного мотовездехода другим и/или любые другие средства, заставляющие мотовездеход двигаться, кроме обычных способов передвижения с помощью механической работы его двигателя.

1.31. **Протест:** письменное обращение Заявителя к Организатору.

1.32. **Точки GPS.** Способ описания точки земной поверхности или объекта с помощью географических координат, выраженных в градусах, минутах и долях минут (дд мм, ммм) или в градусах, минутах, секундах и долях секунд (гг мм сс.сссс). Точки задаются в формате WGS-84. Точки применяются для навигации или для контроля прохождения дистанции.

1.33. **GPS прибор SMM** – судейский прибор ***«Черный ящик»,*** устанавливаемый Организатором на технику Участника, для записи GPS-трека Участника с периодом =***1 импульс/сек***, работающий в режиме On-line и фиксирующий прохождение всех путевых точек маршрута, согласно дорожной книги (легенде). При прохождении контрольных точек маршрута WPE/WPS – сообщает участнику о вхождении в зону контрольной точки маршрута и на сервер организатора мониторинга.

1.34. **Импульс (зона контроля скорости)** В соответствии с режимом постоянного использования GPS, в приборе SMM импульс регистрируется каждые 1 сек на спецучастках и на лиазонах.

1.35. **Парк сервиса.** Территория, выделенная и обозначенная организатором для проведения сервиса.

СТАТЬЯ II. РЕГЛАМЕНТАЦИЯ

2.1. Соревнования Can-Am X Race 2017 должны проходить в соответствии с:

- Всероссийским реестром видов спорта (ВРВС);
- Данными Правилами;
- Общим Регламентом Can-Am X Race 2017
- Техническими требованиями Can-Am X Race 2017
- Дополнительным (Частным) Регламентом соревнования.

2.2. Дополнительный (Частный) Регламент должен определять, где и когда будут вывешены официальные результаты. Если публикация официальных результатов соревнования была отсрочена, на официальном табло информации должно быть опубликовано новое время публикации.

2.3. В Дополнительном (Частном) Регламенте должны быть обозначены дата и время первого заседания Оргкомитета.

2.4. Изменения в Частном регламенте – **Бюллетени**

Любые изменения (кроме изменений программы соревнований и маршрута) должны быть оформлены Бюллетенем, с датой и номером, который является неотъемлемой частью Дополнительного (Частного) регламента.

Бюллетени выпускаются и подписываются:

- Организатором – до начала Административных проверок. Эти Бюллетени подлежат согласованию с Оргкомитетом (за исключением возможных изменений объявленного маршрута и расписания);
- Оргкомитетом – в течение всего соревнования.

Бюллетени должны быть опубликованы на официальном табло информации и доведены до сведения экипажей. Экипажи должны подтвердить факт получения/ознакомления с бюллетенем подписью одного из членов экипажа.

Бюллетени должны быть отпечатаны на желтой бумаге. Страницы должны быть пронумерованы (номер страницы / к-во страниц).

СТАТЬЯ III. МОТОВЕЗДЕХОДЫ

3.1. К соревнованиям по ралли-рейдам допускаются серийные и модифицированные внедорожные мотовездеходы. Мотовездеходы должны соответствовать требованиям безопасности Международной конвенции дорожного движения и Технических требований к мотовездеходам, участвующих в данных соревнованиях.

Мотовездеходы делятся на Группы и Классы:

- Группа ATV
  - Класс: ATV
- Группа SSV
  - Класс: SSV Standard
  - Класс: SSV Sport
  - Класс: SSV Super-Sport

СТАТЬЯ IV. ЭКИПАЖИ

4.1. К участию в ралли-рейдах в составе экипажей допускаются физические лица, имеющие действующую Лицензию Водителя соответствующей категории, а также водительское удостоверение, действительное для соответствующей категории мотовездехода. Экипаж может состоять из 1-го или 2-х (в зачетах SSV) Водителей. Все члены экипажа имеют право управлять мотовездеходом во время соревнования.

4.2. Во время движения на СУ / Дорожной секции экипаж должен находиться на борту мотовездехода в полном составе, за исключением случаев, описанных в Дополнительном (Частном) Регламенте. Если один член экипажа выбывает из соревнований и/или если на борт мотовездехода принимается третье лицо (за исключением тех случаев, когда происходит транспортировка раненого или пострадавшего), то экипаж будет исключен из соревнования.

СТАТЬЯ V. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА.

5.1. Следующий список официальных лиц соревнования должен быть согласован с РАФ минимум за шесть недель до старта соревнования:

- Оргкомитет гонки;
- Секретарь Оргкомитета;
- Руководитель Соревнования;
- Технический комиссар;
- Главный врач;
- Инспектор по экологии
- Офицер(ы) по связи с участниками;

5.2. Офицер(ы) по связи с участниками должны быть легко узнаваемы и должны присутствовать:

- на Технической Инспекции и Административных проверках;
- на старте и финише каждого этапа;
- в местах публикации Результатов.

5.2.1. Планы работы Офицеров по связи с участниками утверждается Оргкомитетом и публикуется на Официальном табло информации.

5.2.2. Обязанности офицеров:

- информирование экипажей и обеспечение постоянного контакта с ними;
- ответы на вопросы участников соревнования;

- разъяснение правил и особенностей проведения данного соревнования;
- исключение переадресации вопросов Оргкомитету, если вопросы могут быть решены путем разъяснения, за исключением Протестов;

5.2.3. Офицер(ы) обязаны воздерживаться от любых слов и действий, способных вызвать Протесты.

СТАТЬЯ VI. ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ.

6.1. Любое лицо, обладающее действующей Лицензией Заявителя и желающее заявить экипаж для участия в ралли-рейде должно отослать в Секретариат соревнования заполненную Заявку на участие установленной формы, сопровождаемую Заявочным взносом. Организатор должен подтвердить получение Заявки.

6.2. 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 ралли-рейде. Допускается использование Стандартной заявочной формы, приведенной в Приложении 3 к настоящим Правилам.

6.3. Предварительная Заявка может быть передана Заявителем Организатору по факсу или электронной почте. Организатор обязан опубликовать в Дополнительном (Частном) Регламенте номер факса и 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.

6.4. Предварительная Заявка должна содержать следующие сведения:

- для каждого члена экипажа: фамилия, имя, город, дата рождения, гражданство, адрес для сообщений, контактный телефон, номера Лицензий Водителей, номера водительских удостоверений.
- для каждого экипажа: наименование/фамилия, имя Заявителя, город, номер Лицензии Заявителя.
- Наименование мотовездехода и зачетная группа.

6.5. Заявка является договором между Заявителем и Организатором. Заявка обязывает Заявителя принять участие в соревновании, а Организатора – выполнить по отношению к Заявителю все положения настоящих Правил и Регламента соревнования. Любой желающий принять участие в мероприятии должен отправить в секретариат организатора форму заявки и стартовый взнос, который будет увеличен на 100 % для гонщиков, отказавшись от рекламы организаторов. Сумма вступительного взноса должна быть указана в ДР.

6.6. Разрешается менять одного члена экипажа (2-го Водителя) только до начала Административных проверок. Данная замена члена экипажа производится по согласованию с Организатором. Замена двух или трех 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, становится неотъемлемой частью Заявки, копия вручается под роспись Заявителю.

6.7. До начала Административных проверок Заявитель имеет право без ограничений заменить заявленный мотовездеход на другой, принадлежащий к той же Зачетной группе.

6.8. Список заявленных экипажей должен быть опубликован не позднее, чем за 3 дня до начала соревнования.

6.9. Если предъявленный Технической Комиссии мотовездеход не соответствует Зачетной группе, в которой он первоначально был заявлен, то Оргкомитет может:

• перевести его в другую Зачетную группу – с соответствующей доплатой/возвратом разницы Заявочных взносов соответствующих Зачетных групп.

• исключить из соревнования – в этом случае Заявочный взнос не возвращается.

6.10. Заявка на участие в соревновании принимается только в том случае, если она сопровождается Заявочным взносом. Заявочный взнос увеличивается на 100% если Заявитель отказывается размещать Необязательную рекламу Организатора.

6.11. Заявки, не сопровождаемые Заявочным взносом, считаются принятыми условно.

6.12. Заявочные взносы должны поступить к Организатору не позднее, чем за 1 сутки до начала Административных проверок. Если Заявочный взнос к указанному сроку не поступил к Организатору, но на руках у Заявителя имеется документ, подтверждающий оплату, то Организатор вправе принять у Заявителя залог, который возвращается Заявителю после поступления денег на расчетный счет, указанный Организатором в Дополнительном (Частном) Регламенте.

6.13. По итогам административных и технических проверок Организатор выпускает утверждённый Оргкомитетом список допущенных экипажей. Этот список должен быть отправлен в РАФ.

6.14. Организатор вправе предусмотреть в Дополнительном (Частном) Регламенте сроки оплаты базовых Заявочных взносов и размер и сроки оплаты увеличенных Заявочных взносов.

6.15. Заявочные взносы возвращаются полностью:

- заявителям, у которых не была принята заявка на участие в соревнованиях;
- в случае если соревнование не состоялось.

6.16. Организатор частично (но не более 50%) возвращает Заявочный взнос тем Заявителям, которые не смогли участвовать в соревновании по причине официально подтвержденного форс-мажора.

Возврат Заявочных взносов производится в течение 1-го месяца со дня окончания соревнования.

6.17. Организатор имеет право отказать Заявителю в приёме заявки, при этом Организатор обязан уведомить Заявителя об отказе в течении восьми дней с момента получения заявки, но не позднее чем за пять дней до начала соревнования.

СТАТЬЯ VII. ИДЕНТИФИКАЦИЯ

7.1. Организатор предоставляет каждому экипажу для нанесения на мотовездеход эмблемы соревнования и стартовые номера. Эмблемы соревнования (размером 26 см х 30 см) должны включать в себя логотип статуса соревнования, официальное название соревнования, по усмотрению Организатора, название (и/или логотип) генерального спонсора. Допускается применение жилеток с нанесенными номерами участников спереди и сзади.

7.2. Передняя эмблема соревнования располагается на видном месте мотовездехода. Допускается расположение эмблемы соревнования на передней половине капота. За исключением акронима производителя, передняя эмблема соревнования (по возможности) должна быть первой видимой надписью спереди мотовездехода.

7.3. Если во время соревнований обнаружится неправильное расположение или отсутствие одной эмблемы соревнования / одного стартового номера, то будет взиматься штраф в размере 10% от Заявочного взноса. Если во время соревнований обнаружится неправильное расположение и/или отсутствие 2-х эмблем соревнования / 2-х стартовых номеров, то будет взиматься штраф в размере 20% от Заявочного взноса. При этом Организатор обязан предоставить новые эмблемы/ номера взамен отсутствующих.

7.4. Запрещается размещать на поверхности заявленного мотовездехода эмблемы любых других соревнований. Нарушение данного требования влечет за собой пенализацию в размере 100% Заявочного взноса.

7.5. Фамилии и имена (псевдонимы) 1-го и 2-го Водителей и их национальные флаги высотой 30-50 мм должны располагаться с обеих сторон мотовездехода на передних крыльях или дверях. За отсутствие во время соревнования любого из вышеуказанных элементов взимается штраф в размере 10% от Заявочного взноса.

7.6. Организатор имеет право ввести дополнительные идентификационные знаки (браслеты, бэйджи и т.д.) для членов экипажа и/или обслуживающего персонала команды. За нарушение идентификации, замеченное официальными лицами, может быть наложен штраф в размере до 10% от Заявочного взноса.

СТАТЬЯ VIII. РЕКЛАМА

8.1. Заявители имеют право размещать любую рекламу на заявленных мотовездеходах, с учетом того, что реклама:

- не противоречит законодательству России;
- не должна быть оскорбительной;
- не должна располагаться на местах, зарезервированных для эмблем соревнования и Стартовых номеров;
- не должна мешать визуальному обзору.

8.2. Места, зарезервированные Организатором для Обязательной рекламы, указываются в ДР.

СТАТЬЯ IX. СТРАХОВАНИЕ

9.1. Страховая премия, включаемая в сумму Заявочного взноса, должна гарантировать участникам соревнования адекватное страховое покрытие гражданской ответственности перед третьими лицами. Страховая защита наступает с момента старта экипажа на ССУ (при отсутствии ССУ - с момента старта экипажа на 1-м этапе) и прекращает свое действие в момент окончания соревнования или в момент выбытия или исключения экипажа из соревнования.

9.2. Объем и виды личного страхования Водителей определяется участниками соревнования самостоятельно, но наличие у них на руках индивидуальных страховых полисов, действующих на период соревнования, или иных документов, подтверждающих факт страхования от травм и несчастных случаев, полученных во время данного соревнования, является обязательным и контролируется на Административных проверках.

СТАТЬЯ X. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ (АП) И ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ (ТИ).

10.1. Все экипажи, принимающие участие в соревновании по ралли-рейдам, должны быть представлены на АП и на ТИ в соответствии с расписанием ралли-рейда лично. Факт и время явки на АП фиксируется секретарем. Любой экипаж, не прошедший АП и/или ТИ в пределах времени их работы, определяемым Частном Регламентом, не будет допущен к старту; исключением является «действие обстоятельств непреодолимой силы», признанных таковыми Оргкомитетом.

10.2. Административные проверки состоят из проверки документов, упомянутых в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования.

10.3. Только экипажи, прошедшие АП, могут проходить ТИ. На ТИ мотовездеход представляется полностью готовым к Старту.

10.4. Технические инспекции (ТИ) проводятся с целью проверки соответствия мотовездехода техническим требованиям, требованиям безопасности и требованиям Регламента к мотовездеходам данного класса.

На Соревнованиях проводятся одна или несколько Технических инспекций, в том числе:

- предварительная (может проводиться в соответствии с Регламентом до предстартовой ТИ);
- предстартовая (проводится в обязательном порядке);
- внеочередная (проводится по решению ОРГКОМИТЕТА или, в их отсутствии, Руководителя гонки в любой момент Соревнования);
- заключительная (может быть предусмотрена Регламентом, а также проводится по решению ОРГКОМИТЕТА или Руководителя гонки после финиша в закрытом парке при поступлении протеста или без такового).

Информация о месте и времени предварительной и предстартовой Технических инспекций должна быть опубликована в Регламенте соревнования.

Предстартовая ТИ носит общий характер и включает в себя идентификацию модели и производителя мотовездехода, соответствие мотовездехода на принадлежность к заявленной категории, проверку оборудования безопасности и экипировки водителей.

На предстартовую ТИ предъявляется готовый к старту мотовездеход. Также должна быть представлена экипировка водителей.

Факт и время явки ТИ фиксируется секретарём Технической комиссии. По окончании ТИ, если мотовездеход признан несоответствующим требованиям безопасности и /или техническим требованиям по указанной в Заявке категории, ОРГКОМИТЕТ может назначить срок устранения замечаний, и проведения Внеочередной ТИ, но не позднее, чем а 1 час до старта первого этапа.

Внеочередные ТИ могут назначаться ОРГКОМИТЕТОМ в любой момент Соревнования

По окончании соревнования проводится **Заключительная ТИ**, которая может включать, демонтаж и разборку отдельных узлов мотовездехода(ов).

10.5. Мотовездеходы, несоответствующие требованиям безопасности к соревнованию не допускаются.

10.6. Дополнительные проверки членов экипажа и технического состояния мотовездехода могут быть назначены Руководителем гонки в любое время на всем протяжении соревнования. Заявитель несет ответственность за соответствие его мотовездехода Техническим требованиям. Факт явки на Техническую Инспекцию расценивается как заявление Заявителя о соответствии его мотовездехода Техническим требованиям.

10.7. Если возникает необходимость в идентифицирующих маркировках, то экипаж несет ответственность за сохранность маркировок до конца соревнования. Если данные маркировки будут отсутствовать, то мотовездеход будет исключен из соревнования, а экипаж будет поставлен в известность в письменной форме.

10.8. Шасси, блок двигателя и другие агрегаты, которые уже были маркированы на предстартовой проверке, могут быть проверены и выборочно заново промаркированы в любой момент соревнования (за исключением Скоростных участков и Дорожных секций).

10.9. Если обнаружится, что экипаж совершил обман, в частности предоставил ложную маркировку, то этот экипаж, а так же экипажи и / или Заявители, содействовавшие совершению обмана, будут исключены из соревнования.

10.10. Полная проверка на ТИ, которая включает в себя демонтаж некоторых систем мотовездехода для экипажей, может оговариваться в Дополнительном (Частном) Регламенте либо назначаться:

- решением Оргкомитета по предложению Руководителя гонки;
- решением Оргкомитета на основании поданного Протеста.

СТАТЬЯ XI. ПОРЯДОК СТАРТА.

11.1. Накануне старта ралли-рейда может проводиться квалификационное соревнование "Супер" Специальный участок. Разрешается организовывать только одно квалификационное соревнование. Оно проводится в виде Скоростного Участка, минимальная протяженность – 2 км, максимальная протяженность – 10 км.

11.2. Данное соревнование должно быть видимым большому количеству зрителей и прессы. Результаты «Супер» Специального участка входят в общую классификацию.

11.3. Порядок старта на первый СУ может определяться жеребьевкой, либо Руководителем гонки с учетом следующих требований:

• По занимаемому положению участника в итоговой таблице серии, при этом необходимо учитывать Дисциплину, к которой относится мотовездеход (сначала стартуют экипажи из Дисциплины SSV-Super Sport, затем SSV-Sport, затем SSV-Standard, затем ATV).

11.4. Если в начале соревнования проводится ССУ, то старт следующего СУ должен проводиться в соответствии с классификацией на ССУ.

11.5. Со 2-го этапа старт дается по суммарной классификации всех СУ предыдущего этапа. Классификация СУ составляется с учётом пенализаций, относящихся к данному СУ. В случае равенства результатов, первым стартует экипаж, имеющий лучший результат на первом СУ предыдущего этапа. Пенализация, полученная на дорожных секциях, не влияет на порядок старта, но включается в итоговую классификацию.

11.6. На старте каждого СУ первые 10 экипажей должны стартовать с интервалом в 2 минуты (если иное не определено Частным Регламентом). Межстартовый интервал для остальных экипажей составляет не менее 1 минуты.

11.7. Если этап включает 2 и более последовательных СУ, разделённых дорожными секциями, на которых не проводится Регруппинг (Уплотнение канала), время явки экипажа на КВ следующего СУ, определяется прибавлением ко времени СТОП-КВ на предшествующем СУ нормы времени на дорожный сектор. В случае если экипаж имеет временные пенализации на предшествующем СУ (пропуск КП, КС, нарушение ОС и т.д.) Руководитель гонки имеет право изменить время явки на КВ путем добавления всей или части пенализации ко времени СТОП-КВ.

11.8. Любой экипаж, опаздывающий на старт этапа, будет пенализирован одной минутой штрафного времени за каждую минуту или часть минуты опоздания. Любой экипаж, прибывший на старт с опозданием в 30 минут и более, исключается из соревнования или получает Фиксированную пенализацию, если это предусмотрено Дополнительным (Частным) Регламентом.

11.9. Ознакомление с трассой ССУ может быть разрешено Организатором. Условия ознакомления оговариваются в Дополнительном Регламенте.

11.10. Организатор может, выдав легенду ССУ, запретить или ограничить ознакомление.

СТАТЬЯ XII. МАРШРУТ И ДОРОЖНАЯ КНИГА

12.1. Дорожная книга является описанием маршрута движения. Ответственность за соответствие описания маршруту несет Организатор.

12.2. Каждый экипаж получает Дорожную книгу или карты с указанием маршрута и/или обязательных контрольных точек прохождения. Соблюдение маршрута является обязательным, под угрозой пенализации, вплоть до исключения из соревнования. Дорожные Книги должны быть выданы Участникам минимум за 8 часов до начала этапа.

12.3. Официальный маршрут (спецучастки и лиазоны) занесен в память прибора SMM, предоставляемого участникам организатором. Хронологическое подтверждение каждой путевой точки (WPV, WPM, WPE, WPS, DZ, FZ, CP), указанной в легенде, будет гарантировать соблюдение официального маршрута участником. Каждая точка будет пронумерована в хронологическом порядке в легенде и в приборе SMM.

12.4. За исключением случаев, оговоренных в Дополнительном (Частном) Регламенте, для всех лиц, имеющих отношение к данному соревнованию, любая форма разведки маршрута запрещена. В Дополнительном (Частном) Регламенте должны быть четко оговорены сроки и границы территории, на которой запрещена разведка. Экипажи и Команды, не соблюдающие данные правила, исключаются из соревнования, а Участник (Заявитель) штрафуется на сумму до 300% от Заявочного взноса.

12.5. Организатору рекомендуется произвести проверку Дорожной книги, причем состав команды по проверке должен отличаться от команды, составлявшей Дорожную книгу. Замечания, сделанные этой командой, должны быть доведены до участников соревнования, как изменения в Дорожной книге. Рекомендуется осуществлять проверку на специально подготовленном автомобиле или мотовездеходе.

Рекомендованная комплектация:

- спутниковый телефон;
- прибор GPS, с запасной антенной;
- измерительным прибор типа Терратрип, с запасным датчиком;
- 2 аэрозольных баллончиками с яркой флуоресцентной краской;
- 2 рулона яркой ограничительной ленты;
- запасное колёсо;
- домкрат;
- лопата;
- компрессор;
- эксплуатационные жидкости (бензин; масло, охлаждающая жидкость т.д.)
- запас воды и продовольствия;
- аптечка;
- эластичный трос;
- проблесковый фонарь;
- набор инструмента.

Рекомендуется, чтобы этот мотовездеход был оборудован каркасом безопасности и 4-х точечными ремнями безопасности.

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

12.7. Официальной трассой соревнования будет считаться та, которая указана в Дорожной книге, выданной экипажам. В зонах навигации, где невозможно точно описать местность, применяется прямая линия, соединяющая точки GPS, указанные Организатором.

Организатор обязан указывать в Дорожной книге выходной курс на тех позициях легенды, где нет четких ориентиров, в пустынной и степной местности и везде, где сложная и запутанная сеть дорог.

12.8. Контроль за соблюдением маршрута осуществляться с помощью специальных контрольных приборов SMM.

На протяжении всего ралли, водители отвечают за правильное функционирование прибора SMM, предоставленных организаторами. Приборы должны быть включены и постоянно подключены к источнику питания и следить за тем, что они имеют связь со спутниками на протяжении всего Этапа. Все действия, по вине водителя (потери, поломки, выключение и т.д.) делает невозможным чтение трека участника и / или все зафиксированные попытки мошенничества и манипуляций влекут штрафы вплоть до дисквалификации, штрафы будут определены в Дополнительном (Частном) Регламенте.

Проверки трека участника будут проводиться в конце Этапа. Водители должны предоставить свои приборы SMM на “проверку” по прибытию на пункт Контроля времени (КВ). Лица, осуществляющие проверки, обращают внимание на любые нарушения, которые должны быть отмечены и предоставлены на подпись участникам.

В случае несогласия с показаниями прибора SMM, участник, после уведомления, обязан в течение 30 минут подать письменный протест на имя Руководителя гонки, сопровождаемый соответствующим депозитом. Прибор будет демонтирован и опечатан техкомиссаром в присутствии участника/водителя (или его представителя).

12.9. Любое ознакомление членов экипажей с заявленной Организатором трассой соревнования после начала Административных проверок влечет за собой безусловный отказ в старте. Нарушение правил ознакомления с трассой ССУ приравнивается к ознакомлению с трассой после начала АП.

12.10. Если длина СУ превышает 120 км, в этом случае Организатор обязан предусмотреть в маршруте Зоны дозаправки/Сервиса с фиксированной нейтрализацией для всех участников.

СТАТЬЯ XIII. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

13.1. Во время соревнования (исключая СУ) экипажи должны соблюдать Правила Дорожного Движения (ПДД). Экипажам настоятельно рекомендуется быть пристегнутыми ремнями безопасности, и быть в застегнутых шлемах.

13.2. Экипаж, не выполняющий ПДД, пенализируется:

- Первое нарушение: денежный штраф в размере 10% от Заявочного взноса по базовому (стандартному) тарифу;
- Второе нарушение: начисляется пенализация – 1 час;
- Третье нарушение: исключение.

13.3. Штрафные санкции за нарушение ПДД могут быть наложены при соблюдении одного из следующих условий:

- уведомление о нарушении посланное по официальным каналам в письменной форме из ГИБДД достигло Руководителя гонки, до опубликования результатов этапа, на котором было совершено нарушение.
- сообщение содержит обоснованную и достаточную информацию о времени и месте нарушения, а также для идентификации мотовездехода, водитель которого нарушил ПДД.
- факт нарушения не может быть интерпретирован по-другому.

Любые сомнения трактуются в пользу Участника.

13.4. Во время соревнования запрещается перевозить любым способом заявленные в соревновании мотовездеходы (под угрозой исключения), за исключением случаев, оговоренных в Дополнительном (Частном) Регламенте. Также запрещается преднамеренно блокировать проезд других мотовездеходов (в том числе и не имеющих отношения к соревнованиям).

СТАТЬЯ XIV. ПОМОЩЬ

14.1. Заправка и ремонт мотовездеходов разрешены в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещенных данными Правилами и/или Дополнительным (Частным) Регламентом.

14.2. Во время соревнования буксировка одного мотовездехода другим разрешается только тем участникам соревнования, которые еще не финишировали. Исключением являются зоны, где действует режим «Закрытого Парка».

14.3. За проезд через и/или в пределах Контрольной зоны судейского пункта на буксире и/или с помощью любых других средств, заставляющих мотовездеход двигаться, кроме обычных способов передвижения с помощью механической работы двигателя, налагаются следующие штрафы:

- КВ - зона на старте этапа: отказ в старте;
- Старт Скоростного Участка: отказ в старте;
- КП - зона: 5 мин;
- КВ - зона (кроме старта этапа) этапа: 15 мин;
- Зона Финиш-Стоп (въезд в зону) – 15 мин.
- Зона КС – 5 мин.

14.4. Если участник не может самостоятельно покинуть зону финиша, его разрешено отбуксировать из зоны с использованием помощи официальных лиц и/или участников, которые еще не финишировали в соревновании, без применения пенализации.

14.5. Сервис.

14.5.1. В течение соревнования сервис разрешен только в Парках Сервиса. В Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования Организатор должен указать расположение всех Парков Сервиса. Организатор должен указать расстояние в километрах между Парками Сервиса. Парки Сервиса могут быть расположены на СУ. Во всех Парках Сервиса скорость ограничена 30 км/ч. Организаторам рекомендуется предусматривать отдельный проезд для соревнующихся мотовездеходов и отдельный – для служб и зрителей. Запрещается располагать Парки Сервиса на проезжей части дороги, открытой для общего движения.

14.5.2. Любое нарушение, касающееся сервиса, отмеченное официальными лицами ведет к пенализации, вплоть до исключения.

14.6. Бивуак.

14.6.1. На Бивуаке разрешается производить любые ремонтные работы силами экипажа и других экипажей, участвующих в соревновании. Также разрешается сервис, обозначенный в Дополнительном (Частном) Регламенте.

14.6.2. Производить ремонтные работы на Бивуаке в закрытых, не просматриваемых местах/помещениях не разрешается. Пенализация: 1-ое нарушение - 50% Заявочного взноса от Базового (стандартного) тарифа, 2-ое нарушение - фиксированный штраф, 3-е нарушение - исключение из соревнования.

14.6.3. Организаторы могут развертывать Бивуаки с регламентируемым сервисом, процедурные нормы для которого должны быть обозначены в Дополнительном (Частном) Регламенте.

14.6.4. На бивуаке и/или Парке Сервиса Организатором должна быть предусмотрена возможность оказания первой медицинской помощи.

14.7. Заправка

14.7.1. Заправка соревнующихся мотовездеходов разрешена только в специально предусмотренных Организатором Заправочных зонах. Организатор может предусмотреть хронометраж времени заправки, с последующей нейтрализацией, процедура применения обязательной нейтрализации на СУ должна быть подробно описана в Дополнительном (Частном) Регламенте.

14.7.2. В заправочной зоне любые действия, не связанные непосредственно с заправкой мотовездехода, запрещены, при этом устанавливаются следующие требования:

- Запрещается курить и пользоваться открытым огнем.
- Скорость движения ограничена до 30 км/час.

- Ответственность за заправку возлагается исключительно на участника соревнования.
- Механику, производящему заправку, рекомендуется быть в огнезащитной одежде.
- Во время процедуры заправки двигатель должен быть заглушен.
- Экипаж во время дозаправки должен находиться вне мотовездехода.
- В случае поломки, мотовездеход может быть эвакуирован из данной зоны экипажем, официальными лицами или членами команды без начисления за это пенализации.
- Доступ в Заправочную зону разрешается двум механикам от каждого экипажа только с целью заправки мотовездехода своего экипажа.
- Использование при заправке топливораздаточных систем или канистр с возможностью заправки закрытой струей обязательно для всех соревнований.

14.7.3. Первое любое нарушение требований заправочной зоны пенализируется 1 часом, последующее – исключением.

14.8. Сигнальные знаки зеленый «ОК» и красный «SOS»

14.8.1. Экипаж обязан иметь в машине символы «ОК» зеленого цвета и «SOS» красного цвета, выполненные на плотной ламинированной бумаге формата А4 или на другом прочном материале. Наличие знаков проверяется на Технической инспекции.

14.8.2. В случае аварии на трассе СУ без пострадавших, требующих немедленной медицинской помощи, любой член экипажа должен четко показывать знак «ОК» всем следующим экипажам и вертолету (если применяется).

14.8.3. Если экипаж покидает свой мотовездеход, то знак «ОК» должен, по возможности, располагаться так, чтобы его могли хорошо видеть другие проезжающие экипажи.

14.8.4. В случае аварии на трассе СУ с пострадавшими, нуждающимися в медицинской помощи, должен быть показан знак «SOS» всем следующим экипажам и вертолету (если применяется). После оказания помощи обязательно устанавливается зеленый знак «ОК».

14.8.5. Экипаж (следующий за потерпевшим аварию мотовездеходом) обязан:

- В случае если ему был показан зеленый знак «ОК» – проследовать по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии;
- В случае если ему был показан «SOS» или сигнализация отсутствовала – остановиться, принять меры по оказанию помощи. При наличии средств связи – сообщить об аварии официальным лицам соревнования. При необходимости – дождаться прибытия медицинской помощи. Отметить в Контрольной Карте факт передачи пострадавшего. Продолжить движение по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии.

14.8.6. Все последующие экипажи (следующие за потерпевшим аварию мотовездеходом) обязаны:

- В случае если им был показан зеленый знак «ОК» – проследовать по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии;
- В случае если им был показан «SOS» или сигнализация отсутствовала – остановиться. При наличии средств связи – сообщить об аварии официальным лицам соревнования, если это не было сделано ранее. Продолжить движение по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии.

СТАТЬЯ XV. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА (КАРНЕТ).

15.1. В ходе соревнования экипажам выдаются Контрольные Карты (Карнеты), в которых указаны Нормы времени и нормативы для каждого участка/секции. Контрольная Карта (Карнет) должна предъявляться по прибытию на каждый судейский пункт и может быть заменена новой на старте этапа или на любом другом судейском пункте, указанном в Маршрутном Листе. Каждый экипаж несет ответственность за сохранность Контрольной Карты (Карнета).

15.2. Любое исправление или изменение данных в Контрольной Карте (Карнете) будет наказываться исключением из соревнования, за исключением случаев, когда это исправление внесено на судейском пункте и заверено подписью судьи.

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

15.4. Контрольные Карты (Карнеты) должны иметь отметки каждого судейского пункта в порядке, указанном в Контрольной Карте (Карнете), под угрозой пенализации. За отсутствие записей (причем в правильной последовательности судейских пунктов) или непредъявление Контрольной Карты (Карнета) на любом судейском пункте (за исключением случаев оговоренных данными Правилами) решением Оргкомитета экипаж будет пенализирован, вплоть до исключения. В случае утери Контрольной Карты (Карнета) экипаж будет подвергнут пенализации 5 минут.

15.5. Экипаж, не финишировавший на этапе, но продолжающий соревнование, обязан обменять Контрольную Карту данного этапа либо на судейском пункте финишного КВ этапа в рамках времени его работы, либо в Штабе (после закрытия судейского пункта КВ), но не позднее, чем за 6 часов до старта следующего этапа. Экипаж, не выполнивший данное требование, из соревнования исключается.

СТАТЬЯ XVI. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ.

16.1. Все судейские пункты - пункты Контроля Времени, старт и финиш Скоростных Участков, пункты Контроля Прохождения (и пункты Контроля Перекрестков - только для соревнований типа Баха), обозначаются стандартными знаками (Приложение 2) значение которых указано ниже.

16.2. Начало Контрольной зоны обозначается знаками на желтом фоне. Примерно через 100 м от желтых знаков будет находиться судейский пункт, обозначенный знаками на красном фоне. Окончание Контрольной зоны, примерно через 100 м после судейского пункта, обозначается знаками окончания Контрольной зоны (белого/бежевого цвета с тремя черными диагональными полосами).

Максимальная ширина Контрольной зоны не должна превышать 15 м. Створ Контрольной зоны образуется двумя знаками. Рекомендуется Контрольные зоны располагать по одной оси, за исключением КП. В случае невозможности обозначить створ Контрольной зоны двумя знаками, знаки располагаются справа по направлению зачетного движения, Контрольная зона размечается другими способами.

Схема проезда через Контрольную зону судейского пункта должна однозначно определяться по Дорожной книге и/или другим документам, предусмотренным Организатором.

16.3. Вся Контрольная зона, т.е. пространство между первыми желтыми и последними белым/бежевым знаками считается зоной с “режимом Закрытого Парка”. Время пребывания в Контрольной зоне не должно превышать времени, необходимого для проведения процедуры, предусмотренной для данного судейского пункта (отметка в Контрольной Карте, старт и т. д.).

16.4. Строго запрещается въезжать в Контрольную зону или покидать её в направлениях, не предусмотренных Дорожной книгой, также запрещается повторно въезжать в Контрольную зону после того, как были проставлены отметки о времени. Нарушения пенализируются:

- 1-е нарушение: 10 мин;
- 1-е повторение нарушения: 1 час;
- 2-е повторение нарушения: исключение из соревнования или фиксированная пенализация, если таковая имеется.

16.5. Расчет времени прибытия в Контрольную зону - обязанность только экипажей, которые могут сверяться с официальными часами судейского пункта.

16.6. Судейские пункты должны быть готовы начать работу за 1 час до расчетного времени прибытия первого экипажа, и продолжают работу в течение 1 часа после расчетного времени прохождения последнего экипажа (рассчитанного на основе нормы времени или норматива) если Руководителем гонки не принято иное решение. Предельное время опоздания (Время исключения), после которого экипаж подвергается фиксированной пенализации или исключению, для пунктов КВ составляет 30 минут, если Дополнительным (Частным) Регламентом не определено иное.

16.7. Экипажи обязаны подчиняться указаниям судей. В случае неподчинения, экипаж исключается из соревнования решением Оргкомитета. Экипаж вправе потребовать от судьи

внесения в Контрольную Карту отметки (время и место), о выполнении указаний судей, которые могут привести к пенализации данного экипажа. Данный факт фиксируется в протоколе. Судьи не имеют права отказаться от данной отметки, исключением являются форс-мажорные обстоятельства.

СТАТЬЯ XVII. КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ.

17.1. На судейском пункте Контроля Времени (КВ) отмечается точное время прибытия, т.е. то время, когда член экипажа передал Контрольную Карту (Карнет) судье. Данные заносятся в Контрольную Карту (Карнет) только в том случае, если мотовездеход и все члены экипажа находятся в Контрольной зоне в непосредственной близости от судейского пункта.

17.2. Время правильной отметки на пункте КВ получается при сложении Нормы времени, отпущенной на проезд данной секции и стартового времени для данной секции. Это время определяется с точностью до целой минуты и называется расчетным. Время фиксируется в следующем виде: от 00.01 до 24.00. В случае превышения норматива на СУ, если судейский пункт СТОП-КВ закрыт, норма времени до отметки на следующем КВ отсчитывается от времени истечения норматива для каждого конкретного экипажа.

17.3. Процедура получения отметки экипажем на судейском пункте начинается с того момента, когда мотовездеход проезжает желтые знаки начала Контрольной зоны.

17.4. Экипажу запрещено останавливаться или вести мотовездеход очень медленно между желтыми знаками и судейским пунктом. Отличие нормального движения от очень медленного движения или остановки и констатация факта нарушения находятся в компетенции судей КВ.

17.5. Процедура получения отметки выполнена правильно, если мотовездеход въехал в Контрольную зону в расчетную минуту или минуту, предшествующую расчетной и Контрольная Карта подана судье в течение расчетной минуты.

Пример: экипаж, расчетное время отметки которого 18.58, имеет право въехать в контрольную зону с 18.57.00 до 18.58.59, и обязан подать Контрольную Карту между 18.58.00 и 18.58.59

17.6. Любое различие между расчетным временем отметки и реальным временем отметки пенализируется в размере 1 минуты пенализации за 1 минуту или часть минуты отклонения от расчетного времени отметки.

17.7. На судейских пунктах КВ, расположенных на финише этапа экипажам разрешается отметка раньше расчетного времени, без пенализации, если иное не определено Дополнительным (Частным) Регламентом.

17.8. Экипаж, не получивший отметки на судейском пункте КВ на старте этапа, исключается из соревнования.

17.9. Время исключения, норматив или одна/несколько норм времени, определенных в Дополнительном (Частном) Регламенте могут быть изменены Оргкомитетом, по предложению Руководителя гонки. Экипажи, к которым это имеет отношение, должны быть своевременно об этом информированы. Исключение из соревнования или фиксированная пенализация будут объявляться только в конце этапа.

17.10. Время отметки на пункте КВ дорожной секции является стартовым временем на эту Дорожную секцию.

17.11. Пункт КВ перед стартом СУ объединяется с судейским пунктом «Старт СУ» в одну Контрольную зону («Совмещенные КВ-Старт»), знаки которой располагаются следующим образом:

- 2 желтых знака «КВ» (начало контрольной зоны);
- примерно через 25-50 м 2 красных знака «КВ» (пункт Контроля времени);
- примерно через 50-200 м 2 красных знака «Старт СУ» (пункт Старта СУ);
- примерно через 25-50 м 2 белых/бежевых знака с 3-мя диагональными черными линиями (окончание Контрольной зоны).

17.12. На совмещенном КВ-Старт судья вносит в Контрольную Карту (Карнет) время прибытия экипажа, а также планируемое стартовое время на СУ. Должен существовать разрыв (не менее 5минут) между временем отметки на КВ и планируемым временем старта для подготовки экипажа к старту. Сразу после отметки на пункте КВ, экипаж должен подъехать к старту СУ. Судья вносит в Контрольную Карту (Карнет) предписанное время старта экипажа на СУ, а затем дает старт данному экипажу в момент наступления предписанной минуты.

17.13. В случае расхождения между планируемым и предписанным временем старта, к расчету принимается предписанное время старта.

17.14. Экипаж имеет право, находясь в Контрольной зоне совмещенного КВ-Старта, заменить спущенное колесо силами самого экипажа с помощью инструментов находящихся на борту мотовездехода. Для этих целей экипажу дополнительно дается 10 минут и назначается новое время старта. Превышение дополнительного времени пенализируется 1 минутой штрафного времени за минуту или часть минуты превышения.

17.15. На финише СУ знаки Контрольной зоны «Финиш - Стоп» располагаются следующим образом:

- 2 желтых знака «Финиш СУ» (начало Контрольной зоны);
- примерно через 100 м 2 красных знака «Финиш СУ» (судейский пункт Финиша Скоростного участка);
- примерно через 150-300 м 2 красных знака «STOP» и 1 красный знак «КВ» (судейский пункт Стопа Скоростного участка);
- примерно через 25-50 м 2 белых/бежевых знака с 3-мя диагональными черными линиями (окончание контрольной зоны).

Судейская зона, начиная от желтых знаков «Финиш СУ» и до белых/бежевых знаков с 3-мя диагональными черными линиями, должна располагаться на прямой линии.

17.16. В Дополнительным (Частным) Регламенте оговариваются штрафные санкции за каждый пропущенный пункт КВ, вплоть до исключение из соревнования.

СТАТЬЯ XVIII. КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ.

18.1. Для контроля за соблюдением экипажами маршрута, на трассе могут быть расположены пункты Контроля Прохождения (КП), Контрольные Створы (КС) и Контрольные Точки (КТ). Местоположение Контрольных Створов и пунктов КП указываются в Дорожной книге. Порядковые номера пунктов КП указываются в Маршрутном листе. Рекомендуется каждый пункт КП обозначать координатами GPS (за исключением Бах). Контроль Прохождения может предусматривать необходимость получения отметки, или не предусматривать (КП без отметки).

18.2. Знаки Контрольной зоны КП располагаются следующим образом:

- 2 желтых знака «КП» (начало контрольной зоны);
- примерно через 100 м 2 красных знака «КП» (пункт КП);
- примерно через 100 м 2 белых/бежевых знака с 3 диагональными полосами.

Экипаж обязан остановиться возле красного знака «КП» и предъявить Контрольную Карту (Карнет) судье для проставления отметки.

18.3. Знаки Контрольной зоны КП без отметки располагаются следующим образом:

- 2 желтых знака «КП» (начало Контрольной зоны);
- примерно через 100-300 м 2 белых/бежевых знака с 3 диагональными полосами (окончание Контрольной зоны).

Экипаж обязан проехать через створ Контрольной зоны без остановки.

Пункт КП без отметки может быть обозначен другими способами, оговоренными в Дополнительном (Частном) Регламенте.

18.4. Время закрытия пункта КП должно быть обозначено в Маршрутном листе или объявлено Бюллетенем. Оно определяется с учетом:

- Расстояния от предшествующего КВ до КП;
- Нормы времени на Дорожном секторе или норматива на СУ;
- Расчетного времени прибытия последнего экипажа для данного КП плюс 60 мин.

В Дополнительном (Частном) Регламенте оговариваются штрафные санкции за каждый пропущенный пункт КП, вплоть до исключения из соревнования.

18.5. Рекомендуется располагать собственно Пункт КП по возможности на горизонтальном участке. Для пунктов КП, расположенных на навигационных участках рекомендуется

дополнительное обозначение ярким флагом, видимым экипажем со значительного расстояния.

18.6. Время прибытия экипажа на пункт КП фиксируется в судейском протоколе с точностью до секунд.

18.7. Контрольные Створы обозначаются разметкой с применением ограничительной ленты. Факт прохождения КС фиксируется судьями. Пенализация за не прохождение КС определяется Дополнительным (Частным) Регламентом.

18.8. Контрольные Точки обозначаются в Дорожной Книге. Факт прохождения КТ фиксируется записью в приборе SMM, при этом устанавливается погрешность радиусом определенным Дополнительным (Частным) Регламентом. Пенализация за отсутствие записи в приборе SMM о прохождении КТ в пределах установленной погрешности определяется Дополнительным (Частным) Регламентом.

СТАТЬЯ XIX. КОНТРОЛЬ СКОРОСТИ

19.1. На трассе ралли-рейда могут быть применены Зоны Ограничения Скорости (DZ-FZ), где ограничивается скорость движения мотовездеходов Участников. Все зоны DZ-FZ и лимит скорости должны быть обозначены в Дорожной книге и могут контролироваться Организатором.

19.2. Максимальная скорость на СУ – (MAX km/h) максимальная разрешенная скорость на СУ определена 120 км/час.

19.3. Индикация превышения скорости выполнена на приборе SMM выдаваемым организатором в виде светодиода красного свечения на панели прибора с надписью “MAX km/h”.

19.4. Контроль осуществляется Руководителем гонки в присутствии технического специалиста по SMM. Руководитель гонки может вынести решение о пенализации участника, если будет установлено, что нарушение было преднамеренным.

19.5. В случаях, когда трасса соревнования проходит через населенный пункт Организатор может ввести Норму времени на прохождение этого отрезка трассы. На въезде и выезде такой Зоны Ограничения Скорости в Дорожной Книге обозначаются пункты DZ-FZ. На данном участке контроля скорости Зоны DZ-FZ контролируется прибором SMM. Пенализация за превышение скорости участником в Зоне Ограничения Скорости указывается в Дополнительном (Частном) Регламенте.

СТАТЬЯ XX. СКОРОСТНОЙ УЧАСТОК (СУ)

20.1. Если СУ проводится на участках дорог, зарезервированных исключительно для данного соревнования, то данное условие должно быть указано в Дополнительном (Частном) Регламенте.

20.2. Скоростной Участок – это тест на скорость, который начинается на судейском пункте Старта и заканчивается Контролем Времени на финише.

20.3. Время на СУ контролируется с точностью до секунды или долей секунды. Точность хронометража указывается в Дополнительном (Частном) Регламенте.

20.4. Во время движения по трассе СУ все члены экипажа должны быть пристегнуты ремнями безопасности, быть в застегнутых шлемах.

20.5. Экипажам запрещается вести мотовездеходв направлении, противоположном направлению трассы Спецучастков. Такое нарушение, зафиксированное только официальными лицами, рассматривается ОРГКОМИТЕТОМ. Протесты Заявителей друг на друга по этому пункту не принимаются. Решением ОРГКОМИТЕТА экипаж может быть пенализирован. В любом случае вся ответственность за последствия нарушения этого пункта лежит на экипаже – нарушителе.

20.6. На пунктах старта СУ мотовездеход с экипажем на борту останавливается перед красным знаком «Старт СУ», судья вносит предписанное время старта в Контрольную Карту (часы и минуты) и дает стартовую команду.

20.7. Если экипаж отмечается на пункте КВ перед стартом СУ раньше своего расчетного времени, это не должно вносить изменения в установленный порядок старта.

Пример:

Расчетное время отметки на пункте КВ - 10 ч 00 минут. Мотовездеход фактически отметился в 9 ч 54 минуты. Теоретически, время старта должно быть: 9 ч 54 мин + 5

минуты = 9 ч 59 минут. Предписанное время старта, тем не менее, должно быть не ранее 10 ч 05 минут, т.е. расчетное время отметки + минимум 5 минут.

Судья на пункте КВ обязан вернуть экипаж, получивший пенализацию за опережение, в его расписание посредством назначения ему времени нейтрализации, равного времени его опережения, и поставить в известность Руководителя гонки.

20.8. Стартовая команда может подаваться с использованием автоматических систем или вручную. В последнем случае судья 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 Стартовыйсигнал, после которого мотовездеход должен стартовать немедленно.

Если экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала, налагается штраф в 2 минуты.

20.9. Старт СУ может быть задержан относительно запланированного времени старта только судьей в случае "форс-мажора". Экипаж, спровоцировавший искусственную задержку старта, пенализируется ОРГКОМИТЕТОМ, по меньшей мере, 1 минутой или более, в соответствии с отчетом судьи.

20.10. За фальстарт (начало движения до подачи судьей стартовой команды) экипаж будет пенализирован, по меньшей мере, на 1 минуту или более, в соответствии с отчетом судьи. При неоднократных фальстартах Спортивные комиссары могут применить к экипажу более строгие наказания.

20.11. Специальный участок (СУ) может заканчивается финишем «с хода», знаки располагаются соответственно п. 17.15

20.12. Остановка в Контрольной зоне Финиша между желтыми знаками «Финиш СУ» и знаками «STOP» запрещена. Данное нарушение влечет пенализацию согласно таблице пенализации.

20.13. Хронометраж финиша производится на финишной линии, обозначенной красными знаками «Финиш СУ». Финиш СУ рекомендуется оборудовать печатающими часами и дублировать ручным хронометражем. Рекомендуется оборудование Финиша СУ автоматической системой хронометража.

20.14. На расстоянии 150 – 300 м после финишной линии экипаж должен отметиться на судейском пункте, обозначенном красными знаками «КВ» и красными знаками «STOP». Судья вносит время финиша в Контрольную Карту (Карнет) (час, минута, секунда) и, возможно, стартовое время на следующую Дорожную секцию. Стартовым временем для следующей Дорожной секции является час и минута времени финиша. Если несколько экипажей финишируют в течение одной минуты, тогда судья назначает экипажам стартовое время на следующую Дорожную секцию с учетом порядка их прибытия на судейский пункт таким образом, чтобы разрыв между стартовым временем этих экипажей соответствовал межстартовым интервалом на данном этапе.

20.15. Если участник не может самостоятельно покинуть зону, его разрешено вытолкать илибуксировать из зоны с использованием помощи официальных лиц и/или участников, ещеучаствующих в соревновании, без применения пенализации.

20.16. Если экипаж не останавливается у знака «STOP» и не получает отметку, налагается пенализация в размере 1 часа.

20.17. Во время прохождения СУ ремонтные работы разрешены, а сервис запрещен, если в Дополнительном (Частном) Регламенте не оговорено иное. Могут использоваться Зоны сервиса, установленные Организатором и обозначенные в Дополнительном (Частном) Регламенте и Дорожной Книге.

20.18. Межстартовые интервалы на СУ должны соответствовать межстартовым интервалам, установленным на старте этапа.

20.19. Любой экипаж, отказывающийся стартовать на Скоростном Участке в предписанное время и с позиции, назначенной ему судьей, будет пенализирован или исключен из соревнования.

20.20. Прерывание СУ: если гонка по СУ окончательно остановлена до прохождения СУ последним Участником, вне зависимости от причин, тем не менее, можно получить квалификацию по этому СУ, начислив всем экипажам, на которых повлияли обстоятельства прерывания, наихудшее время, фактически зафиксированное до того, как гонка была остановлена. Классификацию можно составить даже в том случае, если даже один спортсмен смог пройти маршрут при нормальных условиях гонки. Только Оргкомитет решает, применить эту меру или нет, после того как Руководитель гонки сообщил им причину прерывания СУ.

Если Оргкомитет сочтет, что наихудшее фактически зафиксированное время не подходит, она может выбрать наиболее подходящее время фактически зафиксированных результатов.

Любой частично или полностью ответственный за прерывание гонки экипаж, ни при каких обстоятельствах не может извлечь выгоду из этой меры, т.е. этому экипажу присваивается время, затраченное им фактически, если оно больше присвоенного другим экипажам.

В исключительных случаях, в целях безопасности, Руководитель гонки может прервать прохождение СУ на пункте КП, установленном перед опасным участком и экипажи могут продолжить гонку по СУ после того, как минует опасность (от очередного КП). Классификация в таком случае определяется путем сложения времен двух частей этого СУ.

20.21. За исключением случаев, признанных Оргкомитетом как прерывание СУ (см. п. 20.20), в случае полного или частичного блокирования трассы любым препятствием экипажи обязаны принять все возможные меры для освобождения проезда и помочь другим экипажам. Правилами не предусматривается уменьшение зачетного результата на величину времени затраченного в данных обстоятельствах. Исходя из требований безопасности, по предложению Руководителя гонки, Оргкомитет может остановить прохождение этапа до того, как экипажи прибудут на финиш этапа. В таком случае определяется пункт Контроля Времени, который действует как финиш этапа (например, для СУ это может быть пункт совмещенного Финиш-КВ). По решению Руководителя гонки, этап может быть продолжен или не продолжен, нейтрализован, проводиться в конвое и попадать или не попадать под действие «режима Закрытого Парка».

20.22. Во время движения по трассе СУ на мотовездеходах участников должен быть включен, как минимум, ближний свет основных или дополнительных фар, за исключением проезда водных преград.

Зафиксированное судьями Контрольной зоны КВ – Старта нарушение пенализируется не допуском к старту СУ до устранения неисправности. Ремонтные работы производятся силами экипажа и время, которое будет затрачено на ремонт, рассматривается как опоздание на Дорожной секции. Для предотвращения нагона времени экипажем, ему будет назначено новое стартовое время.

Нарушение, зафиксированное судьями Контрольной зоны Финиш – Стоп пенализируется 1 минутой.

20.23. Запрещается закрывать проезд другим мотовездеходам и пытаться препятствовать обгону. Контактная борьба запрещена.

СТАТЬЯ XXI. РЕГРУППИНГ

21.1. Регруппинг проводится с целью уменьшения временных интервалов между экипажами, возникших в ходе этапа. После Регруппинга порядок старта должен соответствовать порядку прибытия на Входной КВ Регруппинга (термин, определяющий такую процедуру, называется «уплотнение канала»).

21.2. По прибытию на Входное КВ Регруппинга экипажи сдают свои Контрольные Карты (Карнеты) судье КВ и немедленно направляются в Закрытый Парк Регруппинга. Новые Контрольные Карты (Карнеты) экипажу выдаются либо на Входном, либо на Выходном КВ Регруппинга. Новое время старта проставляется в новых Контрольных Картах. После постановки мотовездеходов в Закрытый Парк Регруппинга экипажи могут в холодное время года не глушить (заводить) двигатель с разрешения Официальных лиц.

21.3. Если Закрытый Парк Регруппинга не превышает 30-ти минут, экипажи могут оставаться в этом Парке Регруппинга.

СТАТЬЯ XXII. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК

22.1. Мотовездеходы в Закрытом Парке подчиняются «режиму Закрытого Парка» (любой вид ремонта или дозаправка запрещены).

22.2. Режим Закрытого Парка» действует:

- с момента постановки мотовездехода в предстартовую зону, зону Регруппинга или в Закрытый Парк в конце этапа до момента выезда из этих зон.
- с момента попадания в Контрольную зону судейского пункта и до тех пор, пока они ее не покинут.
- с момента, когда мотовездеход прибудет в Закрытый Парк на финише соревнования, до момента истечения времени установленных сроков подачи протестов, и объявления решения Спортивных Комиссаров о снятии «режима Закрытого Парка».

22.3. Движение с помощью буксировки или толкания мотовездехода другим Участником в Закрытом Парке наказывается штрафом в 1 минуту.

Если мотовездеход не может своим ходом покинуть зону судейского пункта, тогда по прямому указанию Старшего судьи он должен быть удалён из неё любыми способами, вплоть до буксировки, без начисления пенализации за буксировку.

22.4. Любое нарушение правил Закрытого Парка может привести к пенализации от 1часа до исключения из соревнования.

22.5. Если Технический Комиссар решит, что состояние мотовездехода, находящегося в Закрытом Парке, представляет угрозу безопасности дорожного движения, то в присутствии Технических Контролеров такой мотовездеход должен быть отремонтирован.

В этом случае, время, которое будет затрачено на ремонт мотовездехода, рассматривается как опоздание на Дорожной секции. Для предотвращения нагона времени экипажем, ему может быть назначено новое стартовое время. Любой экипаж, который опоздает более чем на 30 минут, будет наказан фиксированной пенализацией или исключен из соревнования.

22.6. Как только мотовездеход будет поставлен в Закрытый Парк, все члены экипажа должны немедленно его покинуть. Запрещено входить в Закрытый Парк повторно. Как исключение, экипажу может быть разрешен повторный вход в ЗП в сопровождении официальных лиц.

22.7. В порядке исключения, с разрешения Технического Комиссара в Закрытых Парках перед стартом, в зоне Регруппинга и после завершения этапа экипажи могут заменить одно или два спущенных колеса, используя инструменты и колеса, находящиеся в мотовездеходе. Ремонтные работы необходимо закончить до времени старта данного экипажа, иначе будет наложен штраф в размере одной минуты за каждую минуту или часть минуты опоздания.

22.8. Для выезда мотовездехода из Закрытых Парков перед стартом, после Регруппинга или после завершения этапа, экипажам разрешен вход в Закрытый Парк за 15 минут до предписанного времени.

22.9. Никто не может находиться в Закрытом Парке, за исключением Официальных лиц, выполняющих свои служебные обязанности.

СТАТЬЯ XXIII. ПРОТЕСТЫ – АПЕЛЛЯЦИИ

23.1. Сумма залогового взноса за подачу Протеста равна 100% базового Заявочного взноса оговоренного в Дополнительным (Частном) Регламенте.

23.2. Протест на техническое состояние или против классификации по результатам соревнования должен быть подан не позднее 30 мин после публикации предварительных результатов на Официальном табло информации.

23.3. Если Протест подразумевает демонтаж систем мотовездехода и повторную сборку различных частей мотовездехода, залоговый взнос должен покрывать расходы на проводимые работы, включая транспортировку и т.п.

23.4. Расходы на работы, проводимые по Протесту, включая транспортировку, несет либо Заявитель, подающий протест – в случае если Протест не был удовлетворен, либо Заявитель, на техническое состояние мотовездехода которого подан Протест – в случае если Протест был удовлетворен.

23.5. Если Протест неудовлетворен, а суммы залогового взноса не хватает на покрытие расходов, тогда Заявитель, подавший Протест должен возместить недостающую сумму, размер которой определяется Спортивными комиссарами.

СТАТЬЯ XXIV. КЛАССИФИКАЦИЯ (РЕЗУЛЬТАТЫ)

24.1. Руководитель гонки несет ответственность за своевременную и правильную классификацию во время соревнования.
24.2. Результат экипажа определяется путем сложения реального времени, показанного на СУ и всех выраженных временем пенализаций.
24.3. Экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем, экипаж со следующим минимальным результатом – вторым, и т.д.
24.4. Результаты по Зачетным группам должны определяться аналогичным образом.
24.5. При равенстве результатов победитель определяется по результатам, последнего СУ. При повторном равенстве учитываются результаты на предыдущем и т.д. СУ. В случае повторного равенства результата решение принимается исходя из результатов ССУ. В случае равенства результатов ССУ первенство определяется по стартовым номерам.
24.6. Официальные результаты соревнований должны публиковаться на Официальном табло информации не позднее, чем через 12 часов после финиша первого участника.

СТАТЬЯ XXV. ШТРАФЫ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ

25.1. Все денежные штрафы должны быть уплачены Заявителем до старта следующего этапа. В противном случае экипаж к старту этапа не допускается. В случае если нарушение имело место на последнем этапе - штрафы должны быть уплачены до истечения 30 минут с момента публикации предварительных результатов.
25.2. Пенализация, предусмотренная данными Правилами, не может быть заменена Частным Регламентом или решением ОРГКОМИТЕТА на денежный штраф.
25.3. Любое нарушение, не указанное в таблице (Приложение1), будет рассматриваться ОРГКОМИТЕТОМ для принятия решения о наказании.

СТАТЬЯ XXVI. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ

26.1. Определяющим текстом данных Правил является текст на русском языке, публикуемый на официальном сайте Can-Am X Race 2017.

Настоящие Правила вступают в силу с 1 февраля 2017 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИИ.

Нарушение	Пункт Правил	Санкции Оргкомитета	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежный штраф % от Стартового взноса	Решение ОРГКОМИТЕТА
Превышение норматива	П. 1.13.			X	ФП		
Отсутствие на брифинге	П. 1.21.					10%	
Отсутствие одного из членов экипажа или появление на борту мотовездехода третьих лиц	П.4.2.			X			
Характеристики мотовездехода не соответствуют заявленным	П.6.9.		X				X
Отсутствие или неправильное расположение стартового номера или эмблем 1 элемент 2 элемента	П.7.3.					10% 20%	
Размещение эмблем других соревнований	П.7.4.					100%	
Отсутствие на передних крыльях мотовездехода имен и фамилий членов экипажа и их национальных флагов	П.7.5.					10%	
Отсутствие браслета, бейджа и т.п.	П. 7.6.					10%	
Отсутствие/неправильное размещение Обязательной или Необязательной рекламы 1 нарушение 2 нарушение	П.8.1.					10% 100%	
Опоздание на АП и/или ТИ	П.10.1.		X			20%	X

Несоответствие требованиям безопасности	П 10.5.		X				
Отсутствие идентифицирующих маркировок	П.10.7.			X			X
Ложные маркировки	П.10.9.	X		X			X
Опоздание на Старт этапа За каждую минуту опоздания Свыше 30 мин. опоздания	П.11.8.		 x		 + 1 мин.		
Нарушение ознакомления с ССУ	П 11.9.		X				X
Запрещенная разведка местности	П 12.4.		X	X		до300%	X
Отклонение от маршрута, указанного в дорожной книге	П.12.2.			X X	X X	X X	X X
Ознакомление с трассой после начала АП	П.12.9.		X				X
Несоблюдение ПДД 1-е нарушение 2-е нарушение 3-е нарушение	П.13.2.			 X	 1 час	 10%	
Нарушение запрещения: • транспортировать (перевозить) мотовездеходы • блокировка проезда мотовездеходов	П.13.4.			X X			X
Буксировка	П.14.2. П. 14.3.		 X	X	 X		X
Нарушения, касающееся сервиса	П.14.5.2.			X	X	X	X
Ремонтные работы (на Бивуаке) в закрытых, не просматриваемых местах 1-е нарушение 2-е нарушение	П.14.6.2.				 1 ч.	 50%	 X

3-е нарушение				X			X
Нарушения в заправочной зоне 1-е нарушение Последующие нарушения	П.14.7.2			 X	1 час минимум.		
Отсутствие знаков «ОК» и «SOS»	П. 14.8.1.		X				X
Действия в аварийной ситуации	П.14.8.4.	X		X	X	X	X
Неразрешенные исправления в Контрольной Карте	П.15.2.			X			X
Потеря Контрольной Карты	П.15.4.				5 мин.		X
Отсутствие печати или не представление Контрольной Карты	П. 15.4.			X	ФП		X
Не сдача Контрольной Карты	П.15.5.			X			X
Нарушение правил проезда контрольной зоны 1-е нарушение 2-е повторение 3-е повторение	П.16.4.			 X	 10 мин 1 час ФП		 X
Опоздание на КВ свыше 30 мин.	П. 16.6.			X	ФП		
Несоблюдение требований судей	П.16.7.			X			X
Остановка или медленное движение между желтым и красным знаком КВ	П. 17.4.				X		X
Опоздание на КВ (за каждую минуту)	П.17.6.				1 мин.		
Опережение на КВ (за каждую минуту)	П.17.6.				1 мин.		
Замена спущенного колеса свыше 10 минут в	П.17.14.				1 мин. за мин.		

зоне КВ-Старт							
Превышение лимита скорости	П.19.4.						X
Не пристегнуты ремни безопасности и/или шлемы на СУ	П.20.4.		X	X			X
Вождение мотовездехода в направлении, противоположном направлению СУ	П.20.5.			X	X		X
Задержка на старте СУ более 20 секунд после стартового сигнала	П.20.8.				+ 2 мин.		
Задержка старта	П.20.9.				1 мин минимум		
Фальстарт 1-е нарушение повторные нарушения	П.20.10.				1 мин Минимум		X
Остановка между желтым знаком финиша и знаком “СТОП” на СУ	П.20.12.			5 мин			
Не остановка у знака «СТОП»	П.20.16.				1 час		
Экипаж отказывается стартовать на СУ с указанной позиции и в указанное время	П.20.19.		X	X			X
Отсутствие включенного ближнего света КВ – Старт СУ Финиш – СТОП СУ	П.20.22.		X		1 мин.		
Препятствие проезду или обгону	П. 20.25.			X			X
Движение с помощью буксировки или толкания в зоне ЗП	П.22.3.				1 мин		
Нарушения правил ЗП	П.22.4.			X	1 час минимум		X
Ремонт в ЗП с опозданием свыше 30 мин.	П. 22.5			X	ФП		X

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. СТАНДАРТНЫЕ ЗНАКИ.

(Диаметр знаков: 70 см)

На д	Вид контроля	**к о н т р о л ь н а я з о н а**			Направление движения
		Начало зоны контроля (знак на желтом фоне)	**Обязательная остановка** (знак на красном фоне)	**Конец зоны контроля** знак на бежевом фоне)	
	Контроль прохождения (КП)	50 -150 м	25 - 50 м Отметка Контрольной Карты		
	Контроль Прохождения без отметки (КП без отметки)		100 – 300 м Проезд через створ **без остановки**		
	Контроль скорости (КС)	25 м	25 - 50 м Отметка Контрольной Карты		
	Контроль Времени (чистое КВ)	25 - 50 м	25 - 50 м Отметка Контрольной Карты		
	Контроль Времени (КВ) совмещенный со стартом СУ	25 - 50 м	50–200 м Отметка Контрольной Карты	25 - 50 м Отметка времени старта в Контрольной Карте	
	Контроль Времени (КВ) совмещенный со стартом этапа		Отметка времени старта в Контрольной Карте	25 - 50 м	
	Контроль Времени совмещенный с финишем СУ		150–300 м Финиш СУ (линия хронометража) БЕЗ ОСТАНОВКИ!	25 - 50 м СТОП Отметка времени финиша в Контрольной Карте	
	Зона Заправки		•		

(подпись) Фамилия И. О

ПРИЛОЖЕНИЕ №3 СТРУКТУРА ОРГКОМИТЕТА

Clerk of the Course – Руководитель гонки

Руководитель гонки должен быть ответственным за соблюдением Регламента во время проведения соревнования. Он действует под контролем Спортивного Комиссара, осуществляющего свою деятельность в соответствии со Спортивным Кодексом РАФ.
Руководитель гонки отвечает за организацию и эффективное проведение мероприятия.

Его обязанности:
- Убедиться в том, что созданы хорошие условия для соревнований, присутствуют все официальные лица и все знают свои обязанности, работают медицинские, контролирующие сервисы и сервисы безопасности.
- Идентифицировать личность водителей, правильную нумерацию техники и убедиться, что нет никаких дисциплинарных, административных и технических причин для того, чтобы не допустить участников к гонке.
- Отложить старт в исключительном случае для обеспечения безопасности или в любых других форс-мажорных ситуациях, остановить соревнование, отменить какие-то этапы или целиком соревнование.
- Не допустить участника к старту из соображений безопасности.
- Убедиться, что соблюдаются правила - он может указать Спортивному Комиссару на их нарушения и предложить штрафные санкции.
- Обеспечить порядок, в соответствии с которым вне зависимости от удаленности от соревнований, этапов и личных связей любой участник обязан соблюдать правила, установленные организатором.
- Сообщать Оргкомитету обо всех принятых решениях и протестах, адресованных ему.
- Обрабатывать записи хронометристов и других должностных лиц, необходимые для подготовки итогов соревнования.
Для соревнований, в которых принимают участие более 100 водителей, обязательны так же Помощник руководителя и помощник Технического комиссара.

Технический комиссар (Technical Steward)

Технический комиссар назначается Оргкомитетом. Он должен проверить машины и оборудование в соответствии с правилами Технических Требований и Дополнительным Регламентом.
Он должен составить технический отчет и передать копию Оргкомитету.

Хронометристы (Timekeepers)

Назначенные хронометристы должны быть обучены системе хронометража соревнования и иметь лицензии РАФ.
Они должны фиксировать официальные результаты в соответствии с Регламентом и передавать копию Спортивному Комиссару. В конце соревнований, как только результаты будут утверждены Спортивным Комиссаром, хронометристы должны отправить результаты Главному Секретарю соревнований.

Инспектор по экологии (Environmental Steward)

Инспектор по экологии назначается организатором.
Он должен быть ответственным за все аспекты охраны окружающей среды и, в частности:

- Убедиться, что соблюдается Экологический Кодекс;
- Иметь доступ ко всей информации, касающейся соревнования, и возможность, до, во время и после соревнований, дать рекомендации Спортивному Комиссару или руководителю гонки по всем аспектам соревнования, которые могут иметь неблагоприятные экологические последствия;
- Вправе присутствовать на всех открытых заседаниях без права голоса;
- Предложить санкции.

Главный врач Chief Medical Officer (CMO)

Главный врач назначается Оргкомитетом и несет ответственность за все медицинские аспекты. В частности он должен:
-Убедиться, что соблюдается Медицинский Кодекс.
- Проверить все медицинское оборудование до начала соревнований и постоянно проверять во время проведения соревнований.
- Убедиться, что во все мед. средства, оборудование на местах, персонал готов кработе.
- Предоставить информацию и рекомендации по раненым водителям и любым другим аспектам соревнования, которые могут иметь медицинские последствия.
- Он обязан присутствовать на всех заседаниях Оргкомитета.

Ответственный за связи с участниками (CRO)

Официальные лица, ответственные за связи с участниками, должны легко идентифицироваться и присутствовать:

- на административной проверке и техинспекции;
- на старте и финише этапов;
- на регруппинге;
- на всех заседаниях Оргкомитета.

Задачи ответственных за связи с участниками:

- информирование водителей и постоянная работа с ними;
- предоставление точных ответов на все задаваемые вопросы;
- предоставление информации и дополнительных сведений, касающихся прохождения Ралли-Рейда.
- избежать вопросов к Спортивному Комиссару, которые могут быть решены предоставлением точных объяснений, кроме случаев, касающихся протестов. Эти вопросы могут быть адресованы к Помощнику Руководителя гонки.