

Узгоджено
(Печатка ФАУ)

УЗГОДЖЕНО
КОМІТЕТОМ
спеціальних
позашляхових
змагань ФАУ
(Печатка комітету)

ЗАТВЕРДЖЕНО
Луганська обласна державна адміністрація

ЗАТВЕРДЖЕНО
ГО «Луганський
клуб
екстремального
відпочинку
«РЕГІОН 13»

АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ
Громадська організація
«Луганський клуб екстремального відпочинку «РЕГІОН 13»

ІНДИВІДУАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ
I Етапу Чемпіонату України з трофі-рейдів
“AZIMYT-трофи-ДОНБАСС”

ЗМІСТ

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

I. ПРОГРАМА ЗМАГАННЯ (приклад)

Дата	Час	Тема
12.04.2011	09:00	Публікація Регламенту, Відкриття прийому заявок
Середа 11.05.2011	18:00	Закриття прийому заявок
Четвер 12.05.2011	08:30	Відкриття Секретаріату
	08:30	Перше організаційне засідання КСК
	09:00	Початок реєстрації Учасників
	09:00	Адміністративна перевірка (за розкладом)
	09:30	Технічна перевірка (за розкладом)
	09:00	Відкриття Прес-центру
	18:00	Закінчення адміністративної та технічної перевірки
	21:00	Публікація списку заявлених учасників, Публікація списку екіпажів допущених до старту
	21:00	Публікація стартової відомості на 1 етап
	22:00	Брифінг, надання контрольних точок
П'ятниця 13.05.2011	10:00	Постановка транспортних засобів учасників на Центральній площі м.Слов'яносербськ для урочистого відкриття змагання
	12:00	Організований виїзд учасників з урочистого відкриття з Центральної площі м.Слов'яносербськ Постановка транспортних засобів учасників в передстартову зону
	13:00	Старт 1 етапу
	22:00	Фініш 1 етапу
	23:30	Публікація неофіційної часткової класифікації 1 етапу, публікація стартової відомості на 2 етап
	23:30	Брифінг
Субота 13.05.2011	05:30	Постановка транспортних засобів учасників в передстартову зону
	06:00	Старт 1 етапу
	21:00	Фініш 1 етапу
	21:30	Заключні перевірки
	22:00	Банкет
Неділя 15.05.2011	10:00	Публікація попередньої остаточної класифікації змагання
	11:00	Публікація офіційної остаточної класифікації змагання
	12:00	Прес-конференція переможців, Церемонія нагородження

Штаб трофі-рейду

Місце: м.Слов'яносербськ, Дитячий оздоровчий табір «Гагарін»

Початок роботи: 12.05.2011 року, 08.30 годин

Кінець роботи: 15.05.2001 року, 12.00 годин

Прес-центр

Місце: м.Слов'яносербськ, Дитячий оздоровчий табір «Гагарін»

Початок роботи: 12.05.2011 року, 08.30 годин

Кінець роботи: 15.05.2001 року, 12.00 годин

Офіційна дошка оголошень

Місце: м.Слов'яносербськ, Дитячий оздоровчий табір «Гагарін»

Початок роботи: 12.05.2011 року, 08.30 годин

Кінець роботи: 15.05.2001 року, 12.00 годин

II. ОРГАНІЗАЦІЯ

СТАТТЯ 1

1.1. ВИЗНАЧЕННЯ

Громадська організація

«Луганський клуб екстремального відпочинку «РЕГІОН 13» організує змагання з трофі-рейду: **I Етап Чемпіонату України з трофі-рейду «AZIMYT-трофи-ДОНБАСС»**, яке відбудеться 12-15 травня 2011 року. Змагання проводиться у відповідності з МСК ФІА та НСК ФАУ, Загальними вимогами до всіх Чемпіонатів, Трофеїв, Кубків, Викликів, Серій України та змагань, включених у їх залік, Регламентом Чемпіонату України з трофі-рейдів (далі Регламент Кубку), та цим Регламентом, затвердженим ФАУ (Свідоцтво організатора змагання № _____ від «___» _____ 2011 року).

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

1.2. ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова Оргкомітету	Хакімов Євген (Стаханов)
Голова Секретаріату оргкомітету	Калиницька Ірина (Дніпропетровськ)
Помічник голови Секретаріату оргкомітету	Халєєва Анастасія (Донецьк)
Помічник голови Секретаріату оргкомітету	Козловський Дмитро (Київ)
Служба евакуації	Білоконь Владислав (Маріуполь)
PR-менеджер	Захаров Дмитро (Луганськ)

Адреса постійного Секретаріату:

Луганська область, м.Стаханов, вул.Пологая, буд.3-А

тел/факс +38-050-950-0705 e-mail: irina.dp@mail.ru, веб-сайт www.azimyt4x4.org.ua

1.3. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ЗМАГАННЯ

Голова Колегії Спортивних Комісарів	Калниш Світлана (Харків) ліц.НК.22.001.11
Спортивні Комісари:	Донской Борис (Київ) ліц.НК.22.006.11
	Нечай Людмила (Київ) НК.22.012.11
Секретар Колегії Спортивних Комісарів	Халєєва Анастасія (Донецьк) ліц.03.04.046.11
Директор змагання:	Молочний Сергій (Київ) ліц.НК.22.004.11
Начальник безпеки змагання:	Хакімов Євген (Стаханов) А.04.049.11
Начальник дистанції:	Новицький Богдан (Київ) ліц.02.04.048.11
Технічний Комісар:	Майоров Олександр (Сімферополь) ліц.02.01.016.11
Головний секретар змагання:	Калиницька Ірина (Дніпропетровськ) ліц.02.04.
Головний хронометрист змагання:	Яцинич Володимир (Львів) ліц.03.04.042.11
Офіцер/ри по зв'язках з учасниками:	Козловський Дмитро (Київ) ліц.03.04.042.11

1.4. СПОСТЕРІГАЧ ФАУ

Спостерігач ФАУ: Прізвище, Ім'я, (місто)

III. ЗАГАЛЬНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ

СТАТТЯ 2. СТАТУС ЗМАГАННЯ

Трофі-рейд **«AZIMYT-трофи-ДОНБАСС»** включене в залік Чемпіонату України з трофі-рейдів. Коефіцієнт змагання – 1.

СТАТТЯ 3. ОПИС

I Етап Чемпіонату України з трофі-рейдів “AZIMYT-трофи-ДОНБАСС” включає трасу змагання близько 60 км, яка поділяється на 2 етапи:

1 етап: відстань між крайніми контрольними точками траси орієнтовно 30 км, кількість контрольних точок 25 відповідно до залікових груп.

2 етап: відстань між крайніми контрольними точками траси орієнтовно 30 км, кількість контрольних точок 25 відповідно до залікових груп.

Пролог не застосовується. Переїзди від Штабу змагання (бази) до місця урочистого відкриття змагання, від Штабу до стартів етапів та з фінішу етапів до Штабу змагання не враховуються.

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

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

СТАТТЯ 4. ДОПУЩЕНІ ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ

4.1. До участі у змаганнях допускаються позашляхові автомобілі з колісною формулою 4x4, баггі UTV та квадроцикли. Всі вищеназвані транспортні засоби повинні мати Технічний паспорт транспортного засобу для автомобільного спорту ФАУ та документи, що підтверджують право власності на них, в наступних залікових групах:

I залікова група «TP1»	модифіковані позашляхові автомобілі категорії TP1
II залікова група «TP2»	модифіковані позашляхові автомобілі категорії TP2
III залікова група «TP3»	модифіковані позашляхові автомобілі категорії TP3
IV залікова група «ATV»	квадроцикли
V залікова група «UTV»	баггі
VI залікова група «Open 33»	модифіковані позашляхові автомобілі категорії Open 33

4.2. Якщо до участі у змаганні допущено менше 5 автомобілів у певній заліковій групі, змагання у цій групі вважається таким, що не відбулося, а автомобілі рішенням Колегії Спортивних Комісарів переводяться до іншої подібної, або вищої залікової групи. Це положення діє наступним шляхом:

- автомобілі залікової групи I можуть бути переведені до залікових груп II, III або VI;
- автомобілі залікової групи II можуть бути переведені до залікових груп III або VI;
- автомобілі залікової групи VI можуть бути переведені до залікових груп II або III;
- баггі та квадроцикли залікових груп V і IV можуть бути переведені одна до одної.

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

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

4.4. Автомобілі категорії TP1, TP2, TP3 та Open 33 повинні мати загальну вагу у межах від 800 кг до 3500 кг і привід 4x4 та відповідати Технічним вимогам до автомобілів, які приймають участь у змаганнях трофі-рейдів (Додаток №4 до цього Регламенту). Квадроцикли і баггі категорії UTV повинні відповідати Технічним вимогам до квадроциклів та UTV, які приймають участь у змаганнях з трофі-рейдів (Додаток №4 до цього Регламенту). Квадроцикли та UTV повинні мати Технічний паспорт транспортного засобу для автомобільного спорту ФАУ та документи, що підтверджують право власності на них.

СТАТТЯ 5. ДОПУЩЕНІ УЧАСНИКИ

5.1. До участі у Чемпіонаті допускаються володарі національних ліцензій водія категорії "D0", "D1", "DЮ" та учасника категорії "НК", "НІ", виданих ФАУ та дійсних у поточному році, а також володарі міжнародних ліцензій: водія категорії "СО", "С1", та учасника категорій "МС", "МІ", виданих ФАУ та дійсних у поточному році, які мають документи, згідно НСК ФАУ та інших регламентуючих документів ФАУ, внесених у реєстр володарів ліцензій ФАУ.

5.2. Допускається участь володарів ліцензій інших країн при умові, що учасники мають ліцензії відповідного рівня і не будуть мати право отримувати очки в кінцевих класифікаціях відповідної Серії змагань.

5.3.

a) Водій, заявлений у індивідуальному заліку, може бути заявлений одночасно за одну команду;

b) Право заявити команди мають особи – володарі національної (міжнародної) індивідуальної ліцензії учасника, які представлять ліцензію учасника (юридичної особи) відповідної категорії;

c) Право заявити водія мають особи – володарі національної (міжнародної) індивідуальної ліцензії учасника;

d) У одному змаганні, включеному у залік Чемпіонату, кількість команд не обмежена.

5.4. Водії, допущені згідно п.5.1 та 5.2 цього Регламенту, можуть брати участь у Кубку в індивідуальному заліку (залік у заліковій групі) та входити до складу команд у заліку команд.

5.5. До участі у змаганні допускаються команди, які мають обов'язкові документи та складаються з довільної кількості екіпажів, але з наступними кількісними обмеженнями у складі в змаганні: не менше 1 та не більше 12 екіпажів.

5.6. Під час керування і коли учасник – особа юридична, чи коли він не є членом екіпажу, всі його обов'язки і відповідальність покладаються повністю на першого водія, який декларований у заявці на участь у змаганні.

5.7. Під час керування квадроциклом обов'язки і відповідальність повністю покладаються на водія квадроцикла, який декларований у заявці на участь у змаганні.

СТАТТЯ 6. ЗАЯВКА НА УЧАСТЬ – ВНЕСЕННЯ У СПИСОК

6.1. Будь-яка особа або команда, що бажає взяти участь у змаганні повинна адресувати у Секретаріат змагання: Луганська область, м.Стаханов, вул..Пологовая, буд.3-А тел./факс: +38-050-950-0705, e-mail: irina.dp@mail.ru, заявку на участь, належним чином заповнену до 18.00 год. 11 травня 2011 року. Дані, стосовно другого водія можуть заповнюватись до 09.00 год. 12 травня 2011 року.

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

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

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

Тільки ФАУ може дозволити зміну двох членів екіпажу. Зміна водія – учасника IV залікової групи не дозволяється.

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

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

6.6. Організатор має право відмовити у прийомі заявки з вказування причин (ст. 74

НСК ФАУ). Якщо організатор змагання відмовляє учаснику у прийомі його заявки, він повинен на протязі 48 годин повідомити про це учасника, який подав заявку (якщо необхідно, зробити це через ФАУ), а також проінформувати ФАУ.

6.7. Число учасників обмежується до 100 автомобілів і UTV та 50 пар квадроциклів.

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

СТАТТЯ 7. ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ

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

Індивідуальний залік	
I залікова група (TP1)	1200,00 грн.
II залікова група (TP2)	1200,00 грн.
III залікова група (TP3)	1200,00 грн.
IV залікова група (ATV)	800,00 грн. (за кожний квадроцикл)
V залікова група (UTV)	1200,00 грн.
VI залікова група (Open 33)	1200,00 грн.
Командний залік	
За команду	500 грн.

7.2. Від заявочного внеску звільнені: не передбачається.

Заявочний внесок буде повернено повністю:

особам, заявки, яких було відхилено;

у випадку, коли змагання не відбулося.

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

Організатор змагання повинен надати учасникам умови для оплати стартових внесків як в готівковій, так і безготівковій формі з обов'язковою видачею учаснику документу, що підтверджує здійснення оплати цього внеску.

Заявочні внески можуть бути сплачено Організатору безготівково на наступні банківські реквізити:

Отримувач Громадська організація «Луганський клуб екстремального відпочинку «РЕГІОН 13», код ЄДРПОУ 37234327, п/р №2600512100855 в АБ «Український комунальний банк» м.Луганськ, МФО 304988, або готівкою під час реєстрації.

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

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

СТАТТЯ 8. СТРАХУВАННЯ

8.1. **Водії в обов'язковому порядку повинен мати страховий поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, на якому вони змагаються, а також кожний з водіїв повинен мати страховий поліс від нещасних випадків.** Організатор також рекомендує водіям мати страхові поліси підвищених ризиків. Водії в обов'язковому порядку повинні мати медичні довідки, що свідчать про задовільний стан їх здоров'я, який дозволяє приймати цим водіям участь у автомобільних змаганнях. Дата довідки не повинна перевищувати трьох місячний термін до дати початку змагання. Ці довідки пред'являються при

проходженні екіпажем адміністративної комісії.

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

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

СТАТТЯ 9. ЗМІНИ РЕГЛАМЕНТУ – ДОПОВНЕННЯ

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

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

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

СТАТТЯ 10. ЗАСТОСУВАННЯ І ТЛУМАЧЕННЯ РЕГЛАМЕНТУ

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

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

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

10.4. Для точної інтерпретації даного Регламенту необхідно використовувати слова:

- «учасник» – використовується для власника ліцензії учасника;
- «члени екіпажу» – перший водій чи другий водій (штурман).

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

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

СТАТТЯ 11. ЕКІПАЖІ

11.3. Екіпажі складаються з двох осіб для залікових груп I, II, III і VI, та визначаються як перший та другий водії. У IV та V групах члени екіпажу вказується як водії, без визначення першого та другого водія.

11.4. Водії, що приймають участь на квадроциклах (IV залікова група), допускаються до участі попарно, як екіпаж на двох квадроциклах. Бортовий стартовий номер присвоюється парі. Пара формується учасниками на добровільних засадах. Якщо пару не сформовано, Організатор вправі визначати пари шляхом жеребкування. По заліковій трасі змагання водії екіпажу на квадроциклах повинні рухатися парою та парою проходити всі контрольні суддівські пости в напрямку згідно Дорожньої книги та Маршрутного листа. Відмітка проходження здійснюється такому екіпажу лише при наявності в зоні контрольного пункту двох водіїв на двох квадроциклах під одним стартовим номером та при подачі одним з них контрольної картки (карнету). У разі неможливості проходження одним з екіпажу водієм траси змагання з технічних причин, по стану здоров'я та/або за власним бажанням екіпаж (водії) вважається виключеним зі змагання. Всі інші положення Індивідуального регламенту, які не протилежать цьому пункту, вважаються чинними.

Всі члени екіпажу можуть керувати транспортним засобом під час змагання і повинні обов'язково володіти ліцензією водія ФАУ, дійсною на день проведення змагання, крім володарів ліцензії «ДЮ», які можуть заявлятися лише як другий водій і не можуть керувати транспортним засобом, якщо траса змагання проходить по дорогам загального користування.

12.2. Якщо один член екіпажу вибуває із змагань або третя особа допускається

на борт автомобіля (за винятком випадку транспортування пораненого), екіпаж буде виключено з змагання.

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

Напередодні старту змагання може проводитися (якщо передбачено Організатором) кваліфікаційне змагання “Пролог”. Дозволяється організовувати тільки один Пролог. Результати Прологу, у тому числі і пеналізації в часі, не входять у загальну класифікацію змагання, а служать тільки для визначення порядку старту на 1-й етап. Участь у Пролозі не є обов’язковим для всіх допущених екіпажів. Порядок старту на пролозі визначає Організатор з урахуванням вимог безпеки.

12.1. Старт у залікових групах дається у порядку, визначеному Організатором або жеребкуванням. Мінімальний інтервал старту між екіпажами на автомобілях у змаганні – одна хвилина. З метою безпеки учасники на квадроциклах стартують першими. Екіпажі IV залікової групи стартують з інтервалом між екіпажами не менш ніж одна хвилина. За поданням директора змагання, рішенням КСК може змінюватися порядок старту, з урахуванням вимог безпеки. Порядок старту на наступних етапах встановлюється у відповідності з класифікацією, яка встановлюється в кінці попереднього етапу, що включає результати ЗД та усі пеналізації, що отримані екіпажем, у випадку неможливості встановлення цієї класифікації у бажаний час, старт буде даватися у відповідності з порядком фінішу попереднього етапу.

12.3. Присвоєння бортових номерів здійснюється Організатором. Бортові номери закріплюються за заліковими групами, а їх кількість визначається обмеженням Організатора від передбаченої кількості екіпажів на окремому змаганні:

- I залікова група — починаючи з номера 101 по 199;
- II залікова група — починаючи з номера 201 по 299;
- III залікова група — починаючи з номера 301 по 399;
- IV залікова група — починаючи з 01 по 99;
- V залікова група — починаючи з номера 501 по 599;
- VI залікова група — починаючи з номера 601 по 699;

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

12.4. У будь-який момент змагання:

12.4.1. Відсутність хоча б одного номера змагання чи однієї емблеми змагання потягне за собою грошовий штраф (100 грн.);

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

12.5. Під загрозою грошового штрафу прізвища першого та другого водія та репродукція державних прапорів водіїв, повинні розміщуватися з кожного боку на передніх крилах автомобіля або на задніх бокових вікнах.

12.6. У випадку, коли вікно розіб’ється під час руху на ЗД, грошовий штраф за відсутність прізвищ накладатися не буде.

12.7. Ідентифікаційна карта:

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

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

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

СТАТТЯ 13. КОНТРОЛЬНА КАРТА (КАРНЕТ)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

СТАТТЯ 14. РУХ – РЕМОТ

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

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

14.3. Екіпажу заборонено під загрозою виключення:

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

14.3.2. Вести себе, не дотримуючись спортивної етики.

14.4. На протязі всього змагання вільно дозволені ремонт своїми силами або за допомогою екіпажу, що не фінішував, крім випадків, спеціально заборонених положенням даного Регламенту. Зони заборони сервісу, де вони є, будуть відмічені у Дорожній книзі (на схемі, тощо) – наприклад, зона заповіднику, заказнику і т.п.. Всередині цих зон будь-який ремонт або дозаправка може виконуватись тільки бортовими засобами автомобіля з залученням засобів екологічної безпеки (не зливати паливно-мастильні матеріали на землю чи річку, застосовувати брезентові підстілки під транспортний засіб при його ремонті і т.п.) і виключно екіпажем. За дотриманням цих приписів будуть слідкувати судді і будь-яке порушення потягне за собою накладання санкцій аж до виключення.

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

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

14.7. Буксирування (чи будь-які інші засоби, що змушують автомобіль рухатися,

крім звичайних способів пересування за допомогою механічної роботи двигуна):

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

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

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

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

14.7.3. Буксирування можливе лише в напрямку залікового руху.

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

14.9. Забороняється «подвійний» рух Учасників на Змагальній ділянці, тобто, рух двома й більше екіпажами, крім випадків евакуації або супроводження до Бівуака зламаного транспортного засобу Учасника. Судді факту, що встановили факт «подвійного» руху трасою СД, мають право попередити Учасників й при подальшому порушенні застосувати пеналізацію на розсуд КСК.

14.10. Допомога на трасі Змагальної ділянки Учасниками одне-одному, які ще не фінішували, дозволяється. Допомогою вважається використання можливостей однієї машини Учасника для полегшення взяття точок КП, подолання перешкод та використання в якості «якоря» й т.і., іншої машини Учасника. Контроль за дотриманням даного правила здійснюють Судді факта, які мають право на свій вибір встановити нагляд за будь-ким з Учасників й вести облік фактам допомоги.

14.11. Стороння допомога (допомога механіками, глядачами, суддями, екіпажами, що фінішували та ін.) екіпажу під час проходження ним Змагальної ділянки не дозволяється і пеналізується наступним чином:

- a) Перше порушення: анулювання проходження (взяття) однієї контрольної точки (КП);
- b) Друге порушення: анулювання проходження (взяття) двох контрольних точок (КП);
- c) Третє порушення: штраф замінюється виключенням зі змагання.

СТАТТЯ 15. РЕКЛАМА

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

- d) відповідає вимогам МСК ФІА, НСК ФАУ, та інших регламентуючих документів ФІА та ФАУ;
- e) дозволена законодавчими актами України;
- f) не носить образливого характеру;
- g) не займає місця, зарезервовані для емблем, номерів змагання, обов'язкової та необов'язкової реклами Організатора;
- h) не заважає видимості з місця водія;
- i) не носить релігійного або політичного характеру.

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

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

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

15.5. Місце необов'язкової реклами Організатора резервується на задніх дверях і крилах автомобіля, (Додаток № 2). Розмір необов'язкової реклами не повинен

перевищувати 0,60 кв.м на кожний борт (правий та лівий) автомобіля.

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

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

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

15.8.1. На змаганні усі місця можливі для розміщення реклами зарезервовані для використання Організатором. Будь-яке розміщення і поширення рекламної продукції без узгодження і письмового дозволу організатора заборонено. Реклама, видана учасникам для розміщення на автомобілі, повинна розташовуватися строго в позначених у регламенті місцях. Заборонено видозмінювати рекламу (обрізати, розрізати, повертати). Заборонено будь-яке часткове чи повне закривання реклами, що видана Організатором. Порушення одного з перерахованих вище пунктів – штраф 500 грн. Заборонено будь-яку політичну рекламу. Порушення даного правила – недопуск до старту. Учасникам дозволено:

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

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

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

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

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

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

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

IV. Проходження змагання

СТАТТЯ 16. СТАРТ

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

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

16.2. Запізнення на старт етапу більш ніж 30 хвилин потягне за собою не класифікацію для даного екіпажу цього етапу.

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

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

їх контрольних картах, маршрутних листах.

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

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

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

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

СТАТТЯ 17. КОНТРОЛІ – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

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

17.2. Навігаційна СД

17.2.1. Навігаційна СД складається з секцій, відповідно до залікових груп Секції розрізняються за складністю та мають різні контрольні точки контролю проходження (КП). Загальною метою Учасників рейду є взяття всіх точок КП у мінімальний проміжок часу.

17.2.2. Точки КП (контролю проходження) секції СД для різних категорій (загальних груп) позначаються різними номерами і/або різним кольором.

17.2.3 Порядок проходження екіпажем Контрольних точок (КП) вільний. Забороняється «брати» точки інших секцій.

17.2.4 Точки КП можуть мати однакові категорії тимчасової складності. Перелік точок КП з їх координатами та балами (бонусами) за їх проходження буде наданий Учасникам на Адміністративній перевірці.

17.2.5 Траєкторія руху, тактика індивідуальних чи групових дій, порядок проходження КП, режим руху й відвідування Біваку – визначається екіпажем особисто.

17.2.6 Відповідальність за відмітку ідеального часу та здійснення фотофіксації проходження траси та контрольних точок належить тільки екіпажу.

17.2.7 Комісари на посту не можуть давати ніякої інформації щодо відміченому часу чи фотофіксації контролю проходження траси іншими учасниками.

17.2.8 Фініш навігаційного СД. Розміщення суддівського пункту Фініш співпадає з Біваком (базовим Містечком). (У разі, якщо Фініш не співпадає з Біваком, організатор тут має вказати місце розташування суддівського пункту Фініш).

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

17.2.10. Фініш на навігаційному СД закривається по перетину дозволеного часового номативу проходження СД для Учасника.

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

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

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

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

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

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

17.8. Після закінчення Часового Нормативу пост для учасника вважається закритим. За запізнення (прибуття на контрольний пост понад часовий норматив) екіпажу нараховується часовий норматив з додаванням до нього двох годин і анулюються всі контрольні точки КП, які він пройшов (взяв) на даному етапі. Часовий норматив може змінюватись в сторону збільшення за рішенням Колегії Спортивних Комісарів. *(Організатору рекомендується встановлювати Часовий норматив таким чином: орієнтовний час проходження СД з додаванням до нього 30 хвилин).*

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

17.10. Контроль часу (КЧ).

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

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

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

17.11. Процедура реєстрації КЧ:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

СТАТТЯ 18. ТЕХНІЧНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

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

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

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

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

18.4.1. Замінювати пробите чи не придатне колесо бортовими засобами.

18.4.2. Замінювати лобове скло з можливо сторонньою допомогою.

18.4.3. Якщо автомобіль не може рухатися сам:

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

СТАТТЯ 19. ПЕРЕВІРКИ ПЕРЕД СТАРТОМ І ПІД ЧАС ЗМАГАННЯ.

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

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

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

19.4. Старт кожного невідповідного транспортного засобу буде відмінено.

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

19.6. На перевірках буде проводитися:

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

19.6.2. Ідентифікація транспортного засобу.

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

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

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

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

СТАТТЯ 20. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ ТА ЕКОЛОГІЇ.

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

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

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

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

20.3.2. У випадку аварії на трасі СД без постраждалих, які потребують миттєвої медичної допомоги, будь-який член екіпажу повинен показувати знак «ОК» всім наступним екіпажам і вертольоту (Якщо застосовується). Якщо екіпаж залишає свій автомобіль, то знак «ОК» повинен, по можливості, розташовуватися так, щоб його могли добре бачити інші проїжджаючі екіпажі.

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

20.3.4. Усі наступні екіпажі (що слідує за потерпілим аварію транспортним засобом) зобов'язані:

а) У випадку якщо їм був показаний зелений знак «ОК» – проїхати по маршруті до найближчого суддівського пункту, де повідомити про аварію;

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

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

20.3.6. У випадку використання екіпажем п. 21.3.4.б Колегія Спортивних Комісарів розглядає питання нейтралізації цього екіпажу стосовно відповідної СД.

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

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

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

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

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

20.9. Забороняється використовувати лебідку без правильно вставленого гасителя тросу.

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

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

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

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

СТАТТЯ 21. ПРОТЕСТИ – АПЕЛЯЦІЇ

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

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

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

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

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

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

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

21.6. Учасники можуть подавати апеляцію у ФАУ проти прийнятих рішень згідно з розділом XIII Національного Спортивного Кодексу ФАУ та Загального регламенту Кубка ФАУ з трофі-рейдів.

СТАТТЯ 22. КЛАСИФІКАЦІЯ

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

22.2. Класифікація екіпажів на змаганні:

22.2.1. Класифікація розраховується за кожний етап змагання окремо по кожній заліковій групі наступним чином:

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

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

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

22.2.2. Остаточна класифікація змагання розраховується шляхом сумарності

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

22.2.3. Класифікація у командному заліку проводиться згідно положень Загального Регламенту Чемпіонату України з трофі-рейдів, а саме: визначається по найменшій кількості очок, набраних двома і менше кращими екіпажами у своїй заліковій групі.

22.3. Результати оголошуються згідно програми змагання.

22.4. Протягом змагання можуть публікуватись наступні класифікації:

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

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

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

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

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


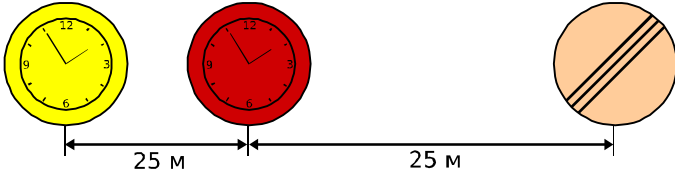


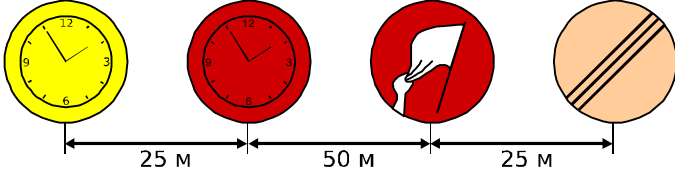


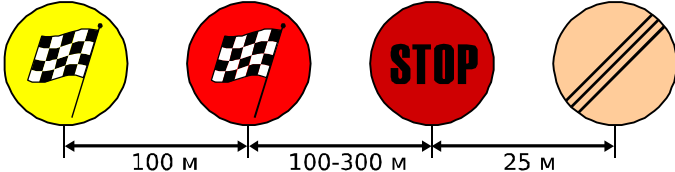

СТАТТЯ 23. ПРИЗИ – КУБКИ

23.1. Нагороджуються екіпажі, які посіли 1, 2, 3 місця у кожній заліковій групі. Якщо у заліковій групі прийняло участь три автомобілі, нагороджуються лише 1 та 2 місце. Нагороджуються команди, що посіли 1, 2, 3 місця у командному заліку.

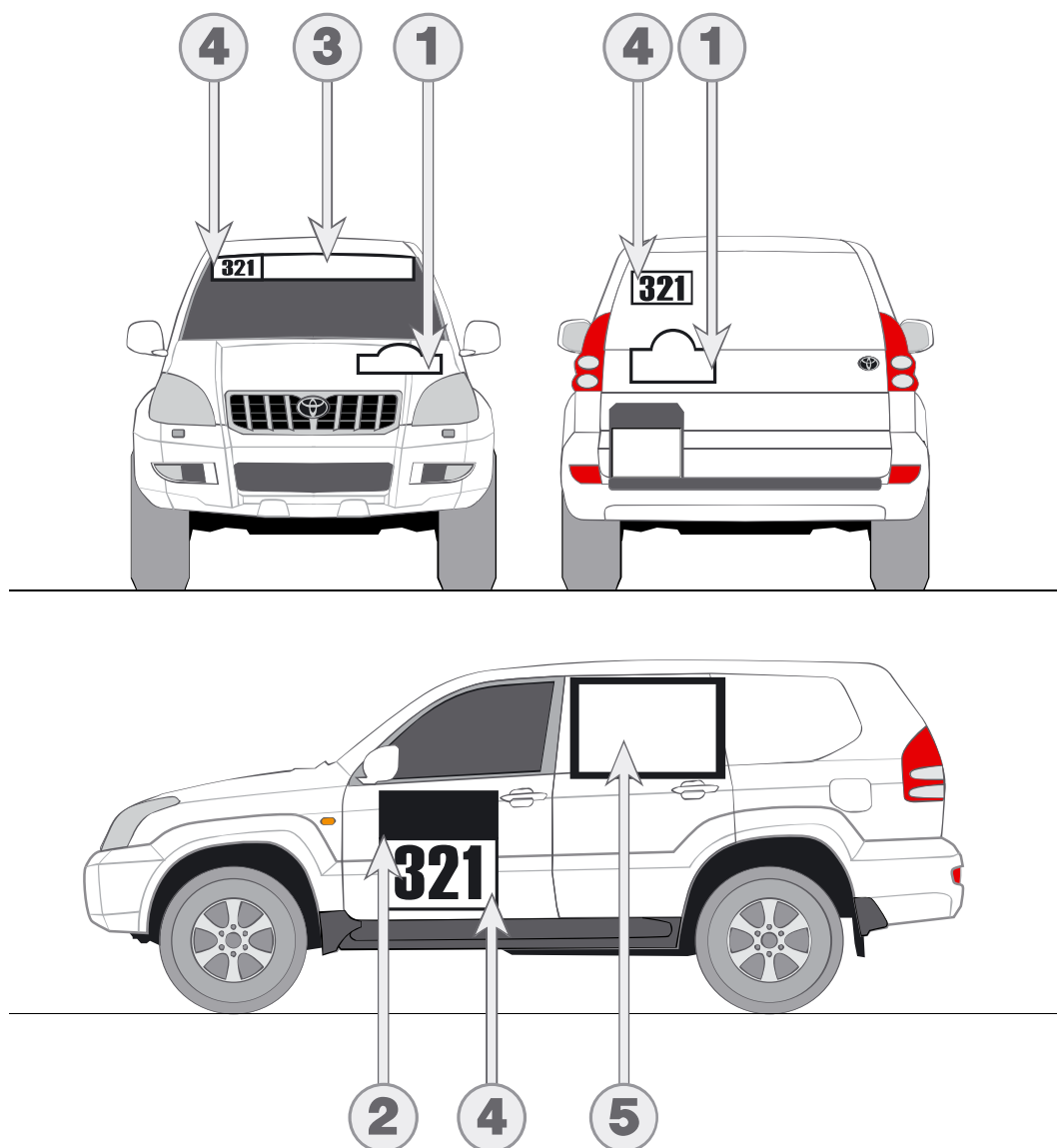
23.2. Перелік інших призів може визначатися спонсорами змагання.

23.3. Організатор змагання повинен провести урочисте нагородження переможців змагання з участю представників засобів масової інформації, як правило у місцях відкритих для глядачів. Обов'язковими атрибутами нагородження переможців та призерів змагання, включеного у залік Чемпіонату України є: наявність у місці проведення нагородження — Державного прапора України, прапора ФАУ. На місці проведення нагородження (подіум, арка і т.і.) повинно бути розміщено зареєстровану емблему ФАУ розміром не менше 50X50 см. і текст АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ. _ етап ЧЕМПІОНАТУ УКРАЇНИ З ТРОФІ-РЕЙДІВ. Порядковий номер етапу, місце проведення, дата.

ДОДАТОК 1. ЗНАКІ КОНТРОЛЮ

Напрямо к руху	Вид контрол ю	Знаки контролю	Напрямок руху
	КОНТРО ЛЬ ЧАСУ	<p style="text-align: center;">TC КЧ / КВ / СН</p> 	
	КОНТРО ЛЬ ЧАСУ І СТАРТ СД	<p style="text-align: center;">TC SSS КЧ / КВ / СН ССД / ССУ / Dd'ES</p> 	
	ФІНІШ СД	<p style="text-align: center;">SSF STOP ФСД / ФСУ / Ad'ES СТОП</p>  <p style="text-align: center;">FLYING FINISH NON-STOP ФІНІШ З ХОДУ БЕЗ ЗУПИНКИ ФИНИШ С ХОДА БЕЗ ОСТАНОВКИ LINGE D'ARRIVEE VEHICULE LANCE</p>	

Додаток № 2. РОЗМІЩЕННЯ НАКЛЕЙОК НА АВТОМОБІЛІ



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

БЕЗПЕКА

1. Сервісні парки

Максимальна дозволена швидкість в сервісних парках — 20 км/год. Для безпеки глядачів, організатори повинні забезпечити окрему доріжку для транспортних засобів, і окрему для глядачів.

2. Дозаправка

Дозаправка повинна здійснюватись тільки в Заправочних зонах, визначених Організаторами, що відзначені у Дорожній книзі.

Зони заправки можуть розташовуватися відразу за Зонами сервісу. Максимальний «нейтралізований» (врахований) час, що рекомендується для Зони заправки — 15 хвилин.

У такому випадку Організатори повинні зупинити в Заправочній зоні всі транспортні засоби. У Заправочних зонах заборонено починати які-небудь дії, не зв'язані безпосередньо з дозаправкою. В усіх Заправочних зонах діє обмеження швидкості до 5 км/ч.

Механікам рекомендується надягати уніформу з вогнетривкого матеріалу.

За дозаправку відповідає тільки учасник. Під час усього процесу заправки двигуни працювати не повинні. Екіпажам рекомендується залишити транспортні засоби на час дозаправки.

Якщо члени екіпажу все-таки залишаються в автомобілі, ремені безпеки повинні бути розщібнуті. У випадку поломки транспортний засіб може бути відбуксований із Заправочної зони без накладення штрафу.

Даний пункт носить рекомендаційний характер.

ТЕРМІНОЛОГІЯ

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

Час проведення трофі-рейду — змагання починається з Адміністративних перевірок і/чи Передстартового огляду (включаючи перевірки запасних вузлів і агрегатів транспортного засобу, якщо Організатор вважає це потрібним), і закінчується самим пізнім з наступних моментів: завершення часу подачі Протестів чи закінчення їхнього слухання; закінчення Адміністративних перевірок і Технічної Інспекції після змагань; закінчення вручення призів.

Маршрут — встановлена Організатором траса змагання. Маршрут розділяється на етапи з однією чи декількома Спеціальними ділянками, з'єднаними Дорожніми секторами. Категорично заборонено давати старт СД у темний час доби. Після руху транспортного засобу протягом 17 годин, обов'язковий відпочинок не менше 7 годин. Маршрути (траса) змагання для різних залікових груп може бути загальними або різнитися.

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

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

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

Реєстр КП — це список КП з вказаними їх балів (у вигляді кількості балів або часова пеналізація) та географічними координатами (WGS-84). GPS-координати повинні надаватися в у форматі WGS-84 з зазначенням градусів, хвилин, долей хвилин.

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

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

Брифінг — інструктаж, що проводиться Директором змагання або його Заступником, Начальником безпеки та/або дистанції про особливості заліку, особливих умовах забезпечення загальної або екологічної безпеки та інших особливостях даного змагання; участь у ньому є обов'язковою для всіх екіпажів. Екіпаж повинен бути представлений на брифінгу як мінімум одним водієм. Текст брифінгу у відношенні безпеки повинен бути видрукований і вивішений на Офіційному табло інформації. Відсутність екіпажу на брифінгу без поважних підстав карається штрафом 10% від суми стандартного стартового заявочного внеску.

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

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

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

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

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

Навігаційний етап/зона — етап/зона з точно невизначеним маршрутом, що проходить з/без Дорожньої Книги (частково чи повністю) і/чи по карті. Контрольні пункти проходження (КП), які можна легко і точно визначити на місцевості, повинні бути зазначені географічно (із указівкою широти і довготи), картографічно (координати), чи представлені з указівкою кілометражу, чи схем малюнків у Дорожній Книзі і/чи на карті. Наявність навігаційних зон у маршруті змагання повинна застерігатись в Індивідуальному Регламенті. Якщо у Дорожній книзі описуються межі Навігаційного етапу (зони), район всередині зазначених меж вважатиметься офіційною трасою Навігаційного етапу (зони).

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

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

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

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

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

Пролог — кваліфікаційне змагання, яке проводиться на розсуд Організатора напередодні старту змагання з дотриманням підвищених вимог безпеки і на дорогах цілком перекритих від стороннього руху. Результати Прологу, у тому числі і пеналізації в часі, не входять у загальну класифікацію змагання, а служать тільки для визначення порядку старту на 1-й етап змагання. Участь у Пролозі не є обов'язковим для всіх допущених екіпажів. Порядок старту на пролозі визначає Організатор з урахуванням вимог безпеки. Пролог може проводитися Організатором і з метою залучення великої кількості глядачів для популяризації змагань з трофі-рейдів.

Часовий норматив (максимально дозволений час) — встановлений Організатором і зазначений в Маршрутному листі і Карнеті (Контрольній Карті) максимальний час, на подолання екіпажами окремих Спеціальної ділянки (СД) або Дорожньої секції (ДС). Екіпаж, що перевищив даний час (норматив) буде покараний від штрафу до виключення зі змагань. Після закінчення Часового Нормативу + 60 хвилин, контрольні пункти для даного учасника вважаються закритими. Часовий норматив може змінюватись в сторону збільшення. В усіх випадках рішення щодо зміни максимально дозволеного часу (часового нормативу): приймається Колегією Спортивних Комісарів за пропозицією Директора змагання та вказується в Бюлетені.

Реальний час — час, реально витрачений екіпажем на проходження СД та/або ДС.

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

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

- Регрупінг — порядок старту повинний відповідати основній класифікації трофі-рейду на момент прибуття в контрольну зону Регрупінгу. Основна класифікація повинна враховувати як результати, показані учасниками на СД, так і дорожню пеналізацію, а також всі інші пеналізації, виражені в одиницях часу.
- Ренормінг (ущільнення каналу) — порядок старту екіпажам визначається відповідно до фінішу на останньої СД, якщо до моменту старту з Регрупінгу не вдається вивести нову класифікацію.

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

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

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

- Організатором — до початку Адміністративних перевірок. Ці Бюлетені підлягають візуванню Головою Комітетом спеціальних позашляхових змагань (за винятком можливих змін оголошеного маршруту і розкладу);
- Колегією Спортивних Комісарів — протягом усього змагання.

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

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

Фіксований штраф (пеналізація) — пеналізація, застосовувана в змаганнях з трофі-рейдів для заміни зняття зі змагання. Дає можливість покараному екіпажу продовжувати змагання в нормальних умовах. Фіксована пеналізація виражається в часі, що додається до інших пеналізацій, якими вже покараний екіпаж відповідно до Індивідуального Регламенту. Фіксовані пеналізації застосовувані замість виключення зі змагання, можуть застосовуватися тільки один раз за змагання і не можуть бути менш нормативу того етапу, на якому зафіксоване порушення + 10 годин.

Екіпаж — використовується в цілому; маються на увазі 1-й та 2-й водії для позашляхових автомобілів та водії для квадроциклів.

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

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

Ремонтні роботи (ремонт) — виправлення ушкоджень, заміна елементів, деталей і агрегатів, лагодження, а так само будь-які регулювальні, мастильні, діагностичні, заправні роботи і технічне обслуговування, проведені силами екіпажа з можливим залученням членів інших екіпажів, що змагаються (не фінішували на даної СД або ДС), і з використанням матеріалів і інструментів, що знаходяться на борті транспортних засобів, що змагаються.

Зона обмеження швидкості (ОШ) — зона на змагальній ділянці, де максимальна швидкість автомобіля обмежена. Зона сервісу: місце для проведення сервісних робіт.

Зона заправки (ЗЗ) — місце для проведення дозаправки.

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

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

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

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

КОНТРОЛЬ ПРОХОДЖЕННЯ ТРАСИ

Фіксація контролю проходження траси здійснюється екіпажем у наступному порядку:

Процедура здобуття відмітки про проходження контрольного пункту (КП) на Спеціальній ділянці. На трасі СД будуть розташовані контрольні пункти, позначені табличками (фарбою) з порядковими номерами (знак контрольного пункту) дерево, камінь, стовп та ін. Контроль проходження даних пунктів ведеться за допомогою цифрових знімків з роздільною здатністю кадру не менше 1600x1200 пікселів. Екіпажу необхідно сфотографувати знак контрольного пункту, свій транспортний засіб і одного з членів екіпажа, виконавши вимоги Організатора по компоновці кадру, яка зазначається у Індивідуальному регламенті змагання. Процедура здобуття відмітки про проходження контрольного пункту виконана правильно лише якщо хоч би на одному фотознімку є правильно скомпонований кадр, на якому чітко видно всі необхідні елементи обумовлені у вимогах. В разі відсутності кадру (псуванню окремих кадрів і так далі) з БУДЬ-ЯКОЇ причини або кадр виконаний з порушенням вимог по компоновці, а так само роздільної здатності кадру нижче 1600x1200 пікселів, процедура відмітки про проходження контрольного пункту вважається не виконаною. На фініші екіпаж здає флеш-карту від цифрового фотоапарату, судді в Реєстрі КП і Карнеті в спеціальній графі проставляє відмітку фінішу.

Забороняється використання мобільних телефонів, як фотоапарат!

Вимоги по компоновці кадру для екіпажів на позашляхових автомобілях — на знімку мають бути добре видимі і такі, що однозначно ідентифікуються:

- номер даного контрольного пункту (точки);
- автомобіль учасника з виразно помітним бортовим номером;
- один з членів екіпажа, який однією рукою торкається знаку с номером даного контрольного пункту (не закриваючи його номера), а іншою рукою тримається за будь-яку частину свого автомобіля (окрім троса лебідки), причому дана частина повинна складати єдине ціле з автомобілем (не має бути відокремлена від нього). Допускається відкриття дверей (у тому числі задньої) і капота.

Вимоги по компоновці кадру для екіпажів на квадроциклах/мотоциклах - на знімку мають бути добре видимі і такі, що однозначно ідентифікуються:

- номер даного контрольного пункту (точки);
- два квадроцикла/мотоцикла учасників з виразно помітними бортовими номерами на них та один з членів екіпажу;
- при цьому квадроцикли/мотоцикла повинні торкатися будь-яким колесом, або іншою невід'ємною частиною предмету кузова контрольного пункту (каміння, дерева, стовпа, тощо) з номером цього контрольного пункту.

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

Не дозволяється «лебедування» за предмет контрольної точки КП і пеналізується анулюванням екіпажу проходження (взяття) однієї контрольної точки КП.

Схематичні варіанти контролю проходження для квадроциклів та мотоциклів

ОФІЦЕРИ ПО ЗВ'ЯЗКАМ З УЧАСНИКАМИ

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

**ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯКІ ДОПУСКАЮТЬСЯ ДО
УЧАСТІ У ЗМАГАННЯХ З ТРОФІ-РЕЙДІВ**