

УЗГОДЖЕНО
(Печатка ФАУ)

УЗГОДЖЕНО
КОМІТЕТОМ спеціальних
позашляхових змагань ФАУ
(Печатка комітету)

ЗАТВЕРДЖЕНО
(Назва місцевого органу
державної влади, може
оформлятися окремим
документом)

ЗАТВЕРДЖЕНО
(Назва організатора
змагання)

АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ

(НАЗВА ОРГАНІЗАТОРА)

ІНДИВІДУАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ
(НАЗВА ЗМАГАННЯ)

СТАНДАРТНИЙ РЕГЛАМЕНТ
використовується для етапів Кубка Автомобільної Федерації України з трофі-рейдів

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
Мінімум за 30 днів до старту змагання	09:00	Публікація Регламенту Відкриття прийому заявок
Четвер 00.00.2009	18:00	Закриття прийому заявок
П'ятниця 00.00.2009	08:30	Відкриття Секретаріату
	08:30	Перше засідання КСК
	09:00	Початок реєстрації Учасників
	09:00	Адміністративна перевірка (за розкладом)
	09:00	Технічна перевірка (за розкладом)
	09:00	Відкриття Прес-центру
	17:00	Закінчення адміністративної та технічної перевірки
	17:30	Публікація списку заявлених учасників, Публікація списку екіпажів допущених до старту
	18:00	Урочисте відкриття
	22:00	Публікація стислої відомості
	22:00	Брифінг, надання контрольних точок, картографічних схем, надання еталонних треків траси
Субота 00.00.2009	07:30	Постановка транспортних засобів учасників в передстартову зону
	08:00	Старт 1 етапу
	18:00	Фініш 1 етапу
	21:00	Публікація неофіційної часткової класифікації 1 етапу, публікація стислої відомості на 2 етап
	21:00	Брифінг
Неділя 00.00.2009	08:00	Старт 2 етапу
	16:00	Фініш 2 етапу
	16:30	Заключні перевірки
	18:00	Публікація попередньої остаточної класифікації змагання
	19:00	Публікація офіційної остаточної класифікації змагання
	20:00	Прес-конференція переможців, вручення нагород

Штаб ралі-рейду

Місце:

Початок роботи:

Кінець роботи:

Прес-центр

Місце:

Початок роботи:

Кінець роботи:

Офіційна дошка оголошень

Місце:

Початок роботи:

Кінець роботи:

II. ОРГАНІЗАЦІЯ

СТАТТЯ 1

1.1. ВИЗНАЧЕННЯ

Назва організації, уповноваженої на проведення автомобільного змагання організує змагання з трофі-рейду: *Номер етапу* Кубку Автомобільної Федерації України з трофі-рейду *Назва змагання*, яке відбудеться *Дата змагання*. 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 Кубку Автомобільної Федерації України з трофі-рейдів (далі Регламент Кубку), та цим Регламентом, затвердженим ФАУ (Свідоцтво організатора змагання № від " " ____ 2009 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 Кубка та цим Регламентом.

1.2. ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Посада	П.І.Б.
Посада	П.І.Б.
Посада	П.І.Б.

Адреса постійного Секретаріату: _____
тел./факс _____ e-mail: _____

1.3. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ЗМАГАННЯ

Голова Колегії Спортивних Комісарів	Прізвище, Ім'я, (місто) ліцензія №
Спортивні Комісари:	Прізвище, Ім'я, (місто) ліцензія №
	Прізвище, Ім'я, (місто) ліцензія №
Секретар Колегії Спортивних Комісарів	Прізвище, Ім'я, (місто) ліцензія №
Директор змагання:	Прізвище, Ім'я, (місто) ліцензія №
Начальник безпеки змагання:	Прізвище, Ім'я, (місто) ліцензія №
Начальник дистанції:	Прізвище, Ім'я, (місто) ліцензія №
Технічний Комісар:	Прізвище, Ім'я, (місто) ліцензія №
Головний секретар змагання:	Прізвище, Ім'я, (місто) ліцензія №
Головний хронометрист змагання:	Прізвище, Ім'я, (місто) ліцензія №
Головний лікар змагання:	Прізвище, Ім'я, (місто)
Офіцер/ри по зв'язках з учасниками:	Прізвище, Ім'я, (місто) ліцензія №

1.4. СПОСТЕРІГАЧ ФАУ

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

ІІІ. ЗАГАЛЬНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ

СТАТТЯ 2. СТАТУС ЗМАГАННЯ

Трофі-рейд « _____ » (*Назва змагання*) включене в залік Кубка Автомобільної Федерації України з трофі-рейдів.

СТАТТЯ 3. ОПИС

Етап Кубка Автомобільної Федерації України з трофі-рейдів " _____ " включає трасу змагання близько _____ км, яка поділяється на Пролог та _____ етапів:

Пролог: _____ км (*якщо застосовується*).

1 етап: еталонний трек траси орієнтовно _____ км (*якщо застосовується*), кількість контрольних точок відповідно до залікових груп.

2 етап: еталонний трек траси орієнтовно _____ км (*якщо застосовується*), кількість контрольних точок відповідно до залікових груп.

3 етап: еталонний трек траси орієнтовно _____ км (*якщо застосовується*), кількість контрольних точок відповідно до залікових груп.

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

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

СТАТТЯ 4. ДОПУЩЕНІ ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ

4.1. До участі у змаганні допускаються позашляхові автомобілі і мотоцикли, зареєстровані у Державній Автомобільній Інспекції та які відповідають вимогам Правил дорожнього руху України, та

квадроцикли, які мають Технічний паспорт транспортного засобу для автомобільного спорту ФАУ та документи, що підтверджують право власності на них, в наступних залікових групах:

I залікова група	«TP-1» - модифіковані позашляхові автомобілі категорії TP-1
II залікова група	«TP-2» - модифіковані позашляхові автомобілі категорії TP-2
III залікова група	«TP-3» - модифіковані позашляхові автомобілі категорії TP-3
IV залікова група	«ATV» - квадроцикли
V залікова група	«Мото» - мотоцикли
VI залікова група	«Туризм» - серійні позашляхові автомобілі

4.2. Якщо до участі у змаганні допущено менше 4 автомобілів у певній заліковій групі, змагання у цій групі вважається таким, що не відбулося, а автомобілі рішенням Колегії Спортивних Комісарів переводяться до повної вищої залікової групи. Це положення дійсне для залікових груп I, II, які можуть бути переведені до II і III залікової групи відповідно.

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 мотоциклах 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. Розміщення необов'язкової реклами на бортах транспортних засобах учасників повинно складати не більш ніж 0,60 кв.м. на кожний борт (правий та лівий) автомобіля.

4.4. Автомобілі категорії TP-1, TP-2, TP-3 повинні мати загальну вагу не більш 3500 кг, привід 4x4 та відповідати Технічним вимогам до автомобілів, які приймають участь у змаганнях з трофі-рейдів(Додаток №4 до цього Регламенту).

Квадроцикли та мотоцикли повинні відповідати Технічним вимогам до квадроциклів та мотоциклів, які приймають участь у змаганнях з трофі-рейдів (Додаток №4 до цього Регламенту). Квадроциклам повинні мати Технічний паспорт транспортного засобу для автомобільного спорту ФАУ.

СТАТТЯ 5. ДОПУЩЕНІ УЧАСНИКИ

5.1. До участі у Кубку допускаються володарі національних ліцензій водія категорії "K1"; "KЮ"; "ДО"; "D1", "DЮ" та учасника категорії "KK", "KI", "NK"; "NI", виданих ФАУ та дійсних у поточному році, а також володарі міжнародних ліцензій: водія категорії "CO"; "C1", та учасника категорій "MC"; "MI", 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.

- а) Водій, заявлений у індивідуальному заліку, може бути заявлений одночасно за одну команду;
- б) Право заявити команди мають особи - володарі клубної, національної (міжнародної) індивідуальної ліцензії учасника, які представлять ліцензію учасника (юридичної особи) відповідної категорії;
- в) Право заявити водія мають особи - володарі клубної, національної (міжнародної) індивідуальної ліцензії учасника;
- д) У одному змаганні, включеному у залік Кубку, 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. Екіпажі V і VI залікової групи участь у командному заліку не приймають.

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.

Екіпажі залікової групи «Туризм» в командному заліку участі не приймають.

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/мотоциклом обов'язки і відповідальність повністю покладаються на водія квадроцикла/мотоцикла, 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: _____ тел./факс: _____, e-mail: _____, заявку на участь, належним чином заповнену до _____ год. « ____ » 2009 року. Дані, стосовно другого, третього та четвертого водія можуть заповнюватись до ____ год. « ____ » _____ 2009 року.

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

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

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

Тільки ФАУ може дозволити зміну двох (або трьох в VI заліковій групі) членів екіпажу. Зміна водія - учасника IV і V 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 рішенню 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 ____ автомобілів та _____ пар квадроциклів\мотоциклів.

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

СТАТТЯ 7. ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ

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

Заявочний стартовий внесок, грн.	
Індивідуальний залік (приклад)	
I залікова група	1200,00
II залікова група	1200,00
III залікова група	1200,00
IV залікова група (за 1 квадроцикл)	1000,00
V залікова група (за 1 мотоцикл)	800,00
VI залікова група	800,00
Командний залік (приклад)	
За команду	500,00

(Внесок встановлюється Організатором самостійно та вказується в кожному Індивідуальному регламенті змагання).

7.2. Організатор може передбачити внесок за автомобілі технічної допомоги і супроводу, але внесок не може перевищувати 100 грн.

7.3. Від заявочного внеску звільнені: _____ (перелік категорій).

7.4. Заявочний внесок буде повернено повністю:

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

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

7.6. 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 _____, п/р № _____ в банківській установі _____ МФО _____, 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), при наявності у випадках дозволених цим Регламентом третій та четвертий водій.

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

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

СТАТТЯ 11. ЕКІПАЖІ

11.1. Екіпажі складаються з двох осіб для автомобілів залікових груп I, II і III. Дозволяється участь екіпажів у VI заліковій групі, що складаються з трьох або чотирьох осіб.

Члени екіпажу вказуються як перший водій (пілот), другий водій (штурман), для VI залікової групи як третій і четвертий водій відповідно.

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

По заліковій трасі змагання екіпаж (1 та 2 водії) на квадроциклах/мотоциклах 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/мотоциклах 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 (обоє водіїв) вважається виключеним зі змагання.

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

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

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

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

Напередодні старту змагання може проводитися (якщо передбачено Організатором) кваліфікаційне змагання "Пролог". Дозволяється організувати 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.

12.2. Присвоєння бортових номерів здійснюється Організатором.

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

I залікова група - починаючи з 101 по 150;

II залікова група - починаючи з 201 по 250;

III	залікова група - починаючи з 301 по 350;
IV	залікова група - починаючи з 1 по 75;
V	залікова група - починаючи з 75 по 99;
VI	залікова група - починаючи з 401 по 450.

12.3. Організатор надає кожному екіпажу два панно з присвоєними номерами змагань. Стартові номери повинні закріплюватися на кожній з двох передніх дверей, під час всієї тривалості змагань.

Організатор може передбачити наявність стартового 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 – РЕМОНТ

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 підстільки 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/мотоциклів 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/мотоциклах з одного екіпажу для екіпажів IV та V залікових груп.

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 Біваку 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 факту, 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, судьями, екіпажами, що фінішували та ін.) екіпажу під час проходження ним Змагальної ділянки не дозволяється і пеналізується наступним чином:

- 1) Перше порушення анулювання проходження (взяття) однієї контрольної точки (КП);
- 2) Друге порушення: анулювання проходження (взяття) двох контрольних точок (КП);
- 3) 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:

- а) відповідає вимогам МСК ФІА, НСК ФАУ, та інших регламентуючих документів ФІА та ФАУ;
- б) дозволена законодавчими актами України;
- в) не носить образливого характеру;
- г) не займає місця, зарезервовані для емблем, номерів змагання, обов'язкової та необов'язкової реклами Організатора;
- д) не заважає видимості з місця водія;
- є) не носить релігійного або політичного характеру.

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

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

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

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

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

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

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

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

Порушення жодного з перерахованих вище пунктів - штраф 500 грн.

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

Учасникам дозволено:

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

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

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

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

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

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

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

IV. ПРОХОДЖЕННЯ ЗМАГАННЯ

СТАТТЯ 16. СТАРТ

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

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

16.2. 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 та мотоциклах стартують попарно. Інтервал між парами - одна хвилина.

За поданням директора змагання, рішенням КСК визначається порядок старту, з урахуванням вимог безпеки. Порядок старту на наступних етапах встановлюється у відповідності з тимчасовою Класифікацією, яка встановлюється в кінці попереднього етапу, що включає результати ЗД та усі пеналізації, що отримані екіпажем. У випадку неможливості встановлення цієї класифікації у бажаний час старт буде даватися у відповідності з порядком фінішу попереднього етапу.

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

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

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

16.7. Всі екіпажі отримують у Організатора перед стартом Дорожню книгу (Легенду), Маршрутний лист, і/або карти з вказуванням маршруту і обов'язкових контрольних пунктів проходження.

Дотримання маршруту є обов'язковим, під загрозою пеналізації, аж до виключення. Дорожня книга, Маршрутний лист і/чи карти видаються екіпажам на Адміністративних перевірках або брифінгах.

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

СТАТТЯ 17. КОНТРОЛІ - ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

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

17.2. Навігаційна СД

17.2.1. 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 Бівуаку - визначається екіпажем особисто.

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

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

17.2.8 Фініш навігаційного СД. Розміщення суддівського пункту Фініш співпадає з Бівуаком (базовим Містечком).

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 нормативу 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 вважаються 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: планований орієнтовний! фактичний! 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 карті 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 салатого) 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 4x4 см або 4x6 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 ремнями безпеки. Кожний факт такого порушення пеналізується анулюванням проходження (взяття) однієї контрольної точки (КП).

19.20. 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 слідуєть за потерпілим аварію транспортним засобом) зобов'язані:

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

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

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

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

20.4. При руху по території, де не має зазначеної дороги, учасники повинні об'їжджати сільгоспугіддя або пересуватися по їх межі. Рух через сільгоспугіддя заборонено.

Протягом усього змагання усім екіпажам категорично забороняється їздити на транспортними засобами ріками й озерами (за винятком руху по СД).

Протягом всього змагання заборонений злив на землю та в водойми технологічних рідин (мастил, пального й ті.), викидання, спалювання та/або закопування будь-якого сміття, а також залишати після себе насліді 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 сталевого 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.

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 Кубку 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, якщо екіпаж не стартував 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 Кубку Автомобільної Федерації України з трофі-рейдів, а саме: визначається по найбільшій 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 та у абсолютному заліку. 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.

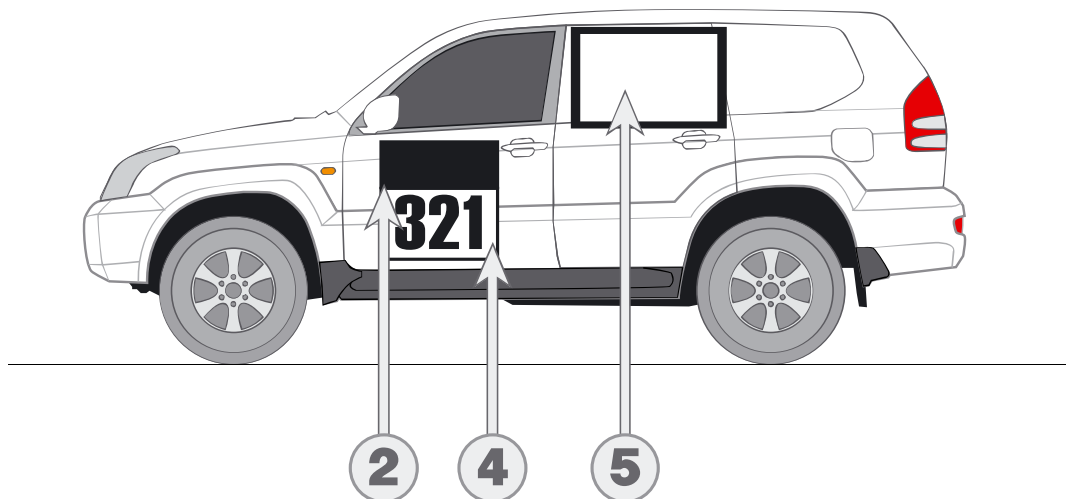
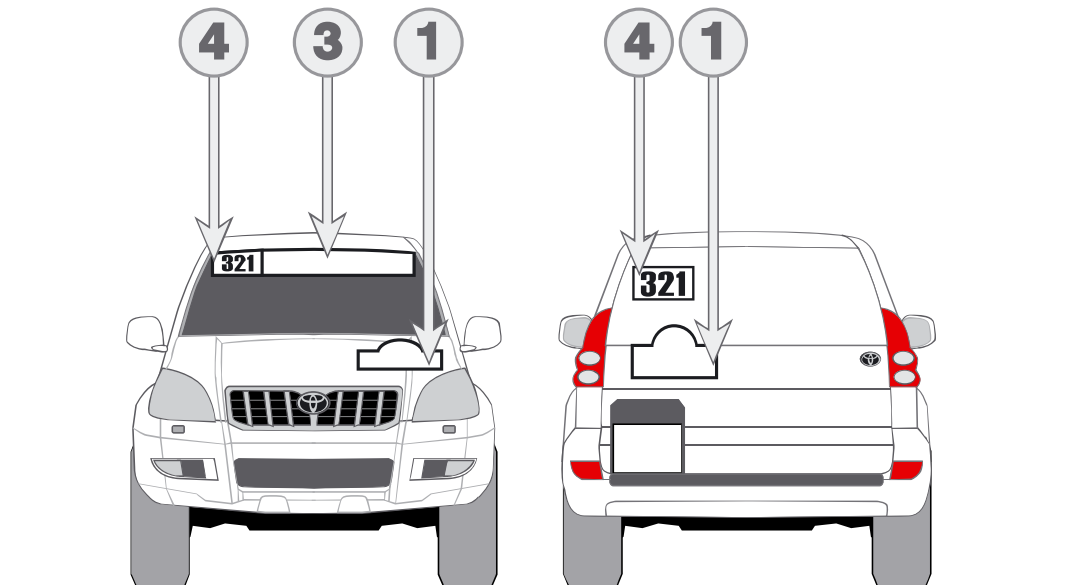
23.3. Вручення нагород відбудеться згідно Програми змагання

Додаток № 1.

ЗНАКІ КОНТРОЛЮ

Напрямок руху	Вид контролю	Знаки контролю	Напрямо к руху
→	TIME CONTROL КОНТРОЛЬ ЧАСУ КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ CONTROLE HORAIRE	<p style="text-align: center;">TC КЧ / КВ / СН</p>	→
→	TIME CONTROL AND SS START КОНТРОЛЬ ЧАСУ І СТАРТ СД КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ І СТАРТ СУ CONTROLE HORAIRE ET DEPART D'ES	<p style="text-align: center;">TC SSS КЧ / КВ / СН ССД / ССУ / Dd'ES</p>	→
→	END OF SS ФІНІШ СД ФІНІШ СУ FIN D'ES	<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 ФІНІШ С ХОДА БЕЗ ОСТАНОВКИ LIGNE D'ARRIVEE VEHICULE LANCE</p>	→

Додаток № 2. РОЗМІЩЕННЯ НАКЛЕЙОК НА АВТОМОБІЛІ



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

БЕЗПЕКА**1. Сервісні парки**

Максимальна дозволена швидкість в сервісних парках - 10 км/год. Для безпеки глядачів, організатори повинні забезпечити окрему доріжку для автомобілів, і окрему для глядачів.

Сервіс повинен здійснюватися тільки в містах, визначених Організатором та позначених в Дорожній книзі. «Нейтралізація» часу екіпажа на час, який він вичерпав на сервіс, не проводиться. Сервіс здійснюється за рахунок кваліфікаційного часу екіпажу (за рахунок власного часу).

2. Дозаправка

Дозаправка повинна здійснюватись тільки в Заправочних зонах, визначених Організатором та позначених в Дорожній книзі. Зони заправки можуть розташовуватися відразу за Зонами сервісу. У Заправочних зонах заборонено починати які-небудь дії, не зв'язані безпосередньо з дозаправкою. В усіх Заправочних зонах діє обмеження швидкості до 5 км/ч. «Нейтралізація» часу екіпажа на час, який він вичерпав на дозаправку, не проводиться. Дозаправка проводиться за рахунок кваліфікаційного часу екіпажу (за рахунок власного часу).

Механікам рекомендується надягати уніформу з вогнетривкого матеріалу. За дозаправку відповідає тільки учасник. Під час усього процесу заправки двигуни працювати не повинні. Екіпажам рекомендується залишити машини на час дозаправки. Якщо члени екіпажу все-таки залишаються в автомобілі, ремені безпеки повинні бути розцібнуті. У випадку поломки автомобіль може бути відбуксований із Заправочної зони без накладення штрафу.

ТЕРМІНОЛОГІЯ

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

Час проведення трофі-рейду: змагання починається з Адміністративних перевірок і/чи Передстартового огляду (включаючи перевірки запасних вузлів і агрегатів автомобіля, якщо Організатор вважає це потрібним), і закінчується самим пізнім з наступних моментів:

- завершення часу подачі Протестів чи закінчення їхнього слухання;
- закінчення Адміністративних перевірок і Технічної Інспекції після змагань;
- закінчення вручення призів.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Бортовий контролер (БК): прилад, який використовуючи глобальні системи супутникової навігації (GPS, Galileo, 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 у Індивідуальному Регламенті.

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

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

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

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

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

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

Часовий норматив (максимально дозволений час): встановлений Організатором і зазначений в Маршрутному листі і Карнеті (Контрольній Карті) максимальний час, на подолання екіпажами окремих Спеціальної ділянки (СД) або Дорожньої секції (ДС). Екіпаж, що перевищив даний

час (норматив) буде покараний від штрафу до виключення зі змагань. Після закінчення Часового Нормативу + 60 хвилин, контрольні пункти для даного учасника вважаються закритими. Часовий норматив може змінюватись в сторону збільшення.

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

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

Час припинення функціонування контрольних постів: час фактичного припинення роботи контрольних постів. Цей час розраховується як норма проходження всієї дистанції для учасника, 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:

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

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

Період Нейтралізації: час, на який Організатор може зупинити екіпажі, що беруть участь у трофі-рейді. Цей час не зараховується в 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 ТР-1, ТР-2, ТР-3, Туризм та 1-й і 2-й водії для квадроциклів та мотоциклів.

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

Сервіс: будь-яка допомога в ремонтних роботах, зроблена не членами екіпажів, що змагаються (не фінішували на даної СД або ДС), а також використання чи одержання екіпажем будь-яких

матеріалів (твердих чи рідких), запасних частин, інструментів чи устаткування, що транспортуються не на борту транспортних засобів, що змагаються (крім інформації, води, їжі, медикаментів та засобів зв'язку).

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

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

Зона сервісу: місце для проведення сервісних робіт.

Зона заправки (ЗЗ): місце для проведення дозаправки.

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

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

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

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

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 1600 x 1200 пікселів. Екіпажу необхідно сфотографувати знак контрольного пункту, свій транспортний засіб і одного з членів екіпажу, 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 1600 x 1200 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 екіпажу, 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/мотоцикли повинні торкатися будь-яким колесом, або іншою невід'ємною частиною 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.