



**РОССИЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ**  
**ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ РАЛЛИ-РЕЙДОВ**  
**(ППРР)**

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

СТАТЬЯ I.	ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ.....	2
СТАТЬЯ II.	РЕГЛАМЕНТАЦИЯ.....	5
СТАТЬЯ III.	АВТОМОБИЛИ.....	5
СТАТЬЯ IV.	ЭКИПАЖИ.....	5
СТАТЬЯ V.	ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА.....	6
СТАТЬЯ VI.	ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ.....	6
СТАТЬЯ VII.	ИДЕНТИФИКАЦИЯ.....	8
СТАТЬЯ VIII.	РЕКЛАМА.....	9
СТАТЬЯ IX.	СТРАХОВАНИЕ.....	10
СТАТЬЯ X.	АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ И ВХОДНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ.....	10
СТАТЬЯ XI.	ПОРЯДОК СТАРТА.....	11
СТАТЬЯ XII.	МАРШРУТ И ДОРОЖНАЯ КНИГА.....	13
СТАТЬЯ XIII.	ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ.....	14
СТАТЬЯ XIV.	КОНТРОЛЬ СКОРОСТИ НА СУ.....	15
СТАТЬЯ XV.	СИСТЕМА «СИГНАЛ ОТ АВТОМОБИЛЯ К АВТОМОБИЛЮ».....	17
СТАТЬЯ XVI.	ПОМОЩЬ.....	17
СТАТЬЯ XVII.	КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА.....	21
СТАТЬЯ XVIII.	КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ.....	21
СТАТЬЯ XIX.	КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ.....	22
СТАТЬЯ XX.	КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ.....	23
СТАТЬЯ XXI.	СКОРОСТНОЙ УЧАСТОК (СУ).....	25
СТАТЬЯ XXII.	РЕГРУППИНГ.....	27
СТАТЬЯ XXIII.	ЗАКРЫТЫЙ ПАРК.....	28
СТАТЬЯ XXIV.	ПРОТЕСТЫ – АПЕЛЛЯЦИИ.....	29
СТАТЬЯ XXV.	КЛАССИФИКАЦИЯ (РЕЗУЛЬТАТЫ).....	29
СТАТЬЯ XXVI.	ПЕНАЛИЗАЦИЯ.....	29
СТАТЬЯ XXVII.	ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ.....	30
ПРИЛОЖЕНИЕ 1.	ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИИ.....	31
ПРИЛОЖЕНИЕ 2.	СТАНДАРТНЫЕ ЗНАКИ.....	34
ПРИЛОЖЕНИЕ 3.	СТАНДАРТНАЯ ЗАЯВОЧНАЯ ФОРМА.....	36

## СТАТЬЯ I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ

Ралли-рейды подразделяются на три вида: собственно, ралли-рейд, Баха и марафон.

- 1.1. **Ралли-рейд** – соревнование, проходящее по пересеченной местности и дорогам общего пользования, и включающее в себя несколько Специальных Участков (СУ), маршрут которого проходит по территории одной или нескольких стран. Общая дистанция соревнования должна быть не более 3000 км. Продолжительность соревнования не более 7 дней, (включая Административные проверки (далее – АП), Входную Техническую Инспекцию (далее – ВТИ), «Супер» Специальный участок (ССУ) и награждение). Общая дистанция СУ должна быть не менее 1000 км.
- 1.2. **Баха** – соревнование с максимальной общей дистанцией СУ не более 1000 км.
- 1.3. **Баха-спринт** – это соревнование, дистанция которого включает один или несколько СУ, которые начинаются и заканчиваются в одной и той же точке и проходятся экипажами неоднократно. Максимальная общая дистанция СУ – 300 км.
- 1.4. **Марафон** – ралли-рейд, маршрут которого проходит по территории одной или нескольких стран с минимальной общей дистанцией СУ 2500 км и продолжительностью соревнования не более 15 дней, включая АП, ВТИ, ССУ и награждение.
- 1.5. **Маршрут ралли-рейда** – установленный Организатором путь, которому должны следовать спортсмены от старта до финиша соревнования. Маршрут разделяется на этапы с одним или несколькими СУ.
  - 1.5.1. Разделение маршрута на этапы должно быть осуществлено таким образом, чтобы большинство участников преодолевали их за светлое время суток. Максимальная протяженность СУ не может превышать 600 км. Категорически запрещено давать старт СУ в темное время суток, за исключением искусственно освещенных трасс.
  - 1.5.2. После вождения автомобиля в течение 8-20 часов, обязателен отдых продолжительностью не менее 6 часов. Обязателен отдых не менее 18 часов после прохождения 10 этапов соревнования, если иное по предложению Руководителя гонки не определит Коллегия Спортивных Комиссаров (КСК).
- 1.6. **Время проведения ралли-рейда:** любой ралли-рейд начинается с АП и/или ВТИ, включающей проверки запасных узлов и агрегатов автомобиля, если Организатор сочтет это нужным, и заканчивается самым поздним из следующих моментов:
  - истечение времени подачи Протестов или окончание их слушания;
  - окончание заключительной технической инспекции, если она проводится;
  - окончание вручения призов.
- 1.7. **Этапы соревнования:** Части соревнования, разделенные не менее чем 6-часовым отдыхом. Контроль времени обязателен между финишем последнего Скоростного Участка и въездом в Бивуак, а также между выездом из Бивуака к старту первого Скоростного Участка на следующий день.
- 1.8. **Навигационная зона:** Часть маршрута, которая определяется пунктами контроля прохождения, обозначенными географически (широта и долгота). Маршрут между двумя точками прохождения, описанный в Дорожной книге, является необязательным, но настоятельно рекомендуемым.
- 1.9. **Дорожная секция (лиазон):** часть маршрута с Нормой Времени между двумя последовательными пунктами Контроля Времени. Скорость на Дорожной секции не является фактором, определяющим классификацию.
- 1.10. **Специальный участок (СУ):** Хронометрируемая гонка, проводимая на пересеченной местности вне дорог общего пользования и/или на участках дорог, на которых временно ограничено/прекращено дорожное движение, за исключением спортивных автомобилей.

- 1.11. **«Супер» Специальный Участок (ССУ):** Скоростной Участок, организованный с целью привлечения большого количества зрителей, и проводимый с соблюдением повышенных требований безопасности.
- 1.12. **Участник соревнования** – первый, второй, третий (в зачете «грузовики») пилот, обладающий действующей Лицензией Пилота, указанный в заявочной форме и находящийся в соревнующемся автомобиле во время соревнования. Для участия в соревновании первый, второй и третий (в зачете «грузовики») пилоты объединяются в экипаж.
- 1.13. **Норма Времени:** На прохождение Дорожной секции (лиазона) Организатором устанавливается Норма Времени (в часах и минутах), соблюдение которой является обязательным. Экипаж, отклонившийся от установленной Normы Времени, пенализируется за каждую минуту или часть минуты отклонения. Предельное время опоздания (Время исключения), при превышении которого экипаж подвергается фиксированной пенализации или исключению, для пунктов КВ составляет 30 минут, если Дополнительным (Частным) Регламентом не определено иное. Также Дополнительным (Частным) Регламентом может быть определено предельное суммарное время опоздания на пункты КВ одного этапа, при превышении которого экипаж подвергается фиксированной пенализации или исключению.
- 1.14. **Максимально разрешенное время (норматив):** Установленное Организатором и указанное в Маршрутном листе и Контрольной Карте максимальное время на преодоление экипажами отдельного СУ. Экипаж, превысивший норматив, будет либо исключен из соревнований, либо к нему будет применена фиксированная пенализация. Организатор не гарантирует работу судейских пунктов для экипажей, превысивших норматив.
- 1.15. **Изменение максимально разрешенного времени:** В соревнованиях по ралли-рейдам и марафонам, если более 50% экипажей не уложилось в максимально разрешенное время, установленное Организатором на данном СУ, то данный норматив может быть увеличен решением КСК по предложению Руководителя гонки.
- 1.16. **Реальное время:** Время, реально затраченное экипажем на прохождение СУ.
- 1.17. **Регруппинг:** Обозначенный в Маршрутном листе перерыв, запланированный Организатором для выполнения расписания и/или для перегруппировки участвующих в ралли-рейде экипажей. Проводится между двумя пунктами Контроля Времени («Входным» и «Выходным» КВ – на месте перерыва). Время такого перерыва для различных экипажей может быть разным.
- 1.18. **Нейтрализация:** Участок маршрута или временной интервал, который не идет в зачет соревнования.
- 1.19. **Закрытый Парк:** Территория, на которой любой ремонт, заправка и внешняя помощь запрещена, за исключением случаев, специально предусмотренных данными Правилами и Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 1.20. **Бюллетень:** Официальное письменное сообщение, которое является неотъемлемой частью Дополнительного (Частного) Регламента и предназначено для публикации изменений, пояснений и дополнений к последнему.
- 1.21. **Информационная записка:** Письменная информация, предоставляемая Организатором и/или Руководителем гонки экипажам, которые, после прочтения, должны подтвердить факт ознакомления подписью одного из членов экипажа.
- 1.22. **Брифинг:** инструктаж, который проводится Руководителем гонки или его Заместителем. Участие в нем является обязательным для всех экипажей. Экипаж должен быть представлен на брифинге как минимум одним Пилотом. Текст брифинга в отношении безопасности или изменений в Дорожной книге должен быть вывешен на Официальном

табло информации. Отсутствие на брифинге пенализируется 10% Заявочного взноса.

- 1.23. Дорожная книга:** Официальный документ, содержащий детальное описание маршрута в виде специальных символов, схем, словесного описания и т.п., на основании которого осуществляется движение по маршруту.
- 1.24. Маршрутный лист:** Официальный документ, который полностью описывает проведение соревнования во времени. Маршрутный лист публикуется в составе Дорожной книги или отдельным документом.
- 1.25. Контрольная Карта:** Форма, выдаваемая Организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов во время соревнования.
- 1.26. Бивуак:** Зона, предусмотренная Организатором, расположенная между пунктами Контроля Времени на финише этапа и на старте следующего этапа, где проводится обязательный Регруппинг. Данная зона должна быть отмечена в Дорожной книге.
- Бивуак ограничивается воображаемым кругом радиусом до 500 м, центром которого будет являться построенная Организатором структура соревнования, включающая в себя Официальное табло информации.
- Входное и выходное КВ бивуака могут быть совмещены в одну Контрольную зону.
- 1.27. Фиксированная пенализация:** санкция, в отдельных случаях применяемая для замены исключения из соревнования или дисквалификации. Дает возможность наказанному экипажу продолжать соревнование в нормальных условиях. Фиксированные пенализации устанавливаются Организатором и могут варьироваться на каждом СУ, Дорожной секции или Контроле прохождения. Фиксированные пенализации рассчитываются исходя из особенностей и сложности того или иного СУ/Дорожной секции.
- 1.28. Применение фиксированной пенализации:** Фиксированная пенализация выражается во времени, либо добавляемом к другим пенализациям, которыми уже наказан экипаж в соответствии с Дополнительным (Частным) Регламентом, либо заменяя их с поглощением.
- 1.29. Ремонтные работы (ремонт):** исправление повреждений, замена элементов, деталей и агрегатов, починка, а также любые регулировочные, смазочные, диагностические, заправочные работы и техническое обслуживание, проводимые силами экипажа с возможным привлечением членов других соревнующихся экипажей и с использованием материалов и инструментов, находящихся на борту соревнующихся автомобилей.
- 1.30. Сервис:** любая помощь в ремонтных работах, оказанная не членами соревнующихся экипажей, а также использование или получение экипажем любых материалов (твердых или жидких), запасных частей, инструментов или оборудования, не транспортируемых на борту соревнующихся автомобилей.
- 1.31. Буксировка:** перемещение одного автомобиля другим и/или любые другие средства, заставляющие автомобиль перемещаться, кроме обычных способов передвижения с помощью работы его двигателя. **Толкание автомобиля руками буксировкой не считается.**
- Перевозка:** любая транспортировка автомобиля на расстояние более 100 м, при которой менее трех его колес контактируют с покрытием, по которому осуществляется движение.
- 1.32. Точки GPS.** Способ описания точки земной поверхности или объекта с помощью географических координат. Точки применяются для навигации или для контроля прохождения дистанции.
- 1.33. Парк сервиса.** Территория, выделенная и обозначенная организатором для проведения сервиса.

## СТАТЬЯ II. РЕГЛАМЕНТАЦИЯ

2.1 Соревнования по ралли-рейдам должны проходить в соответствии с:

- Положением о Всероссийских соревнованиях по автомобильному спорту
- Всероссийским реестром видов спорта (ВРВС);
- Спортивным Кодексом РАФ (СК РАФ);
- Классификацией и техническими требованиями к автомобилям, участвующим в соревнованиях (КиТТ), и Приложением «J» Международного спортивного кодекса Международной автомобильной федерации (МСК ФИА);
- Регламентом Чемпионата и Кубка России по ралли-рейдам РАФ (для этапов Чемпионата и Кубка);
- данными Правилами;
- Дополнительным (Частным) Регламентом соревнования.

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

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

2.4 Изменения в Частном регламенте – Бюллетени

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

Бюллетени выпускаются и подписываются:

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

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

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

## СТАТЬЯ III. АВТОМОБИЛИ

3.1 К соревнованиям по ралли-рейдам допускаются серийные и модифицированные внедорожные автомобили с максимальной массой до 3500 кг, и внедорожные грузовые автомобили с максимальной массой свыше 3500 кг. Автомобили должны соответствовать требованиям безопасности Международной конвенции дорожного движения, Приложения «J» МСК ФИА или КиТТ.

3.2 Автомобили делятся на Группы, которые соответствуют Дисциплинам ВРВС.

## СТАТЬЯ IV. ЭКИПАЖИ

4.1 К участию в ралли-рейдах в составе экипажей допускаются физические лица, имеющие действующую Лицензию Пилота соответствующей категории, а также водительское удостоверение, действительное для соответствующей категории автомобиля. Экипаж может состоять из 2-х или максимум (в зачетной группе «Грузовики») 3-х пилотов. Все члены экипажа имеют право управлять автомобилем во время соревнования. Зачеты для первых, вторых и третьих пилотов ведутся отдельно. Итоги многоэтапного соревнования

формируются отдельно для первых, вторых и третьих пилотов.

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

#### *СТАТЬЯ V. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА*

- 5.1 Следующий список официальных лиц соревнования должен быть согласован с РАФ минимум за шесть недель до старта соревнования:
- Коллегия Спортивных Комиссаров;
  - Секретарь КСК;
  - Технический Делегат;
  - Руководитель гонки (Главный судья);
  - Заместитель руководителя гонки (главного судьи);
  - Главный секретарь;
  - Комиссар по безопасности;
  - Комиссар по маршруту;
  - Технический комиссар;
  - Офицер по связи с участниками.
- 5.2 Офицеры по связи с участниками должны быть легко узнаваемы и должны присутствовать:
- на ВТИ и АП;
  - на старте и финише каждого этапа;
  - в местах публикации Результатов.
- 5.3 Планы работы Офицеров по связи с участниками утверждается КСК и публикуется на Официальном табло информации.
- 5.4 Обязанности Офицеров по связи с участниками:
- информирование экипажей и обеспечение постоянного контакта с ними;
  - ответы на вопросы участников соревнования;
  - разъяснение правил и особенностей проведения данного соревнования;
  - исключение переадресации вопросов КСК, если вопросы могут быть решены путем разъяснения, за исключением Протестов.
- 5.5 Офицеры по связи с участниками обязаны воздерживаться от любых слов и действий, способных вызвать Протесты.

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

- 6.1 Любое лицо, обладающее действующей Лицензией Заявителя и желающее заявить экипаж для участия в ралли-рейде, должно отослать в Секретариат соревнования заполненную Заявку на участие установленной формы, сопровождаемую Заявочным взносом. Организатор должен подтвердить получение Заявки.
- 6.2 Организатор обязан опубликовать Заявочную форму в сети Интернет одновременно с объявлением о начале приема Заявок или иным образом обеспечить получение заявочной формы участниками, желающими принять участие в ралли-рейде. Допускается использование Стандартной заявочной формы, приведенной в Приложении 3 к настоящим Правилам.
- 6.3 Предварительная Заявка может быть передана Заявителем Организатору по факсу или электронной почте. Организатор обязан опубликовать в Дополнительном (Частном)

Регламенте номер факса и адрес электронной почты, по которым могут быть направлены заявки. Если заявочная форма была передана по факсу или электронной почте, то оригинал заявочной формы должен быть представлен Организатору во время АП, при этом датой подачи заявки считается дата отправки Заявочной формы по факсу или по электронной почте.

- 6.4 Предварительная Заявка должна содержать следующие сведения:
- для каждого члена экипажа: фамилия, имя, город, дата рождения, гражданство, адрес для сообщений, контактный телефон, номера Лицензий Пилотов, номера водительских удостоверений, сведения о спортивных разрядах/званиях;
  - для каждого экипажа: наименование/фамилия, имя Заявителя, город, номер лицензии Заявителя;
  - спортивная дисциплина;
  - марка, модель, гос.номер, номер установленного РАФ Технического паспорта на автомобиль, участвующий в спортивных соревнованиях (СТП) участвующего автомобиля.
- 6.5 Заявка является договором между Заявителем и Организатором. Заявка обязывает Заявителя принять участие в соревновании, а Организатора – выполнить по отношению к Заявителю все положения СК РАФ, настоящих Правил и Регламента соревнования.
- 6.6 Фактом подписания Заявочной формы Заявитель и все члены экипажа подпадают под спортивную юрисдикцию РАФ и обязуются соблюдать положения СК РАФ, настоящих Правил и Регламента соревнования.
- 6.7 Организатор не несет ответственности за ущерб и повреждения, причиненные участникам соревнования и их имуществу, за исключением случаев, прямо предусмотренных настоящими Правилами. Все экипажи принимают участие в соревновании на свой собственный риск. Своей подписью на Заявочной форме Заявитель и экипаж отказываются от каких-либо прав на компенсацию расходов, которые могут возникнуть в результате происшествия во время соревнования. Этот отказ (от каких-либо прав на компенсацию расходов) относится к РАФ и ФИА (в случае международных соревнований), Организатору, официальным лицам и другим участникам соревнования.
- 6.8 Разрешается менять одного члена экипажа (2-го или 3-го Пилота) только до **окончания** АП. Данная замена члена экипажа производится по согласованию с Организатором. Замена двух или трех членов экипажа, а также замена 1-го Пилота может производиться в те же сроки только с разрешения Организатора. Такое разрешение оформляется в письменном виде, становится неотъемлемой частью Заявки, копия вручается под роспись Заявителю.
- 6.9 До **окончания** АП Заявитель имеет право без ограничений заменить заявленный автомобиль на другой, принадлежащий к той же зачетной группе, **или, по согласованию с Организатором, поменять зачетную группу автомобиля.**
- 6.10 Список заявленных экипажей должен быть опубликован не позднее, чем за 3 дня до начала соревнования.
- 6.11 Если предъявленный на ВТИ автомобиль не соответствует зачетной группе, в которой он первоначально был заявлен, то КСК может
- перевести его в другую группу, которой он соответствует – с доплатой / возвратом разницы Заявочных взносов соответствующих зачетных групп;
  - не допустить к старту в соревновании – в этом случае Заявочный взнос не возвращается.
- 6.12 Заявка на участие в соревновании принимается только в том случае, если она сопровождается Заявочным взносом. Заявочный взнос увеличивается на 100% если Заявитель отказывается размещать Необязательную рекламу Организатора.

- 6.13 Заявки, не сопровождаемые Заявочным взносом, считаются принятыми условно.
- 6.14 Заявочные взносы должны поступить к Организатору не позднее, чем за 1 сутки до начала АП. Если Заявочный взнос к указанному сроку не поступил к Организатору, но на руках у Заявителя имеется документ, подтверждающий оплату, то Организатор вправе принять у Заявителя залог, который возвращается Заявителю после поступления денег на расчетный счет, указанный Организатором в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- 6.15 По итогам АП и ВТИ Руководитель гонки выпускает утверждённый КСК список допущенных заявителей и пилотов. Этот список должен быть отправлен в РАФ.
- 6.16 Организатор вправе предусмотреть в Дополнительном (Частном) Регламенте сроки оплаты базовых Заявочных взносов и размер и сроки оплаты увеличенных Заявочных взносов.
- 6.17 Заявочные взносы возвращаются полностью:
- заявителям, у которых не была принята заявка на участие в соревнованиях;
  - в случае если соревнование не состоялось.
- 6.18 Организатор частично (но не более 50%) возвращает Заявочный взнос тем Заявителям, которые не смогли участвовать в соревновании по причине официально подтвержденного форс-мажора. Возврат Заявочных взносов производится в течение 1-го месяца со дня окончания соревнования.
- 6.19 Организатор имеет право предусмотреть в Дополнительном (Частном) регламенте дополнительные взносы (за автомобили сервиса, за транспортировку, за питание, за бронирование гостиницы и т. д.).
- 6.20 Организатор имеет право отказать Заявителю в приёме заявки, при этом Организатор обязан уведомить Заявителя об отказе в течении восьми дней с момента получения заявки, но не позднее чем за пять дней до начала соревнования.

## *СТАТЬЯ VII. ИДЕНТИФИКАЦИЯ*

- 7.1 Организатор предоставляет каждому экипажу для нанесения на автомобиль эмблемы соревнования и стартовые номера.
- 7.2 Эмблемы соревнования (размером не более 43 см шириной и 21,5 см высотой) должны включать в себя логотип РАФ, статус соревнования, официальное название соревнования, по усмотрению Организатора, название (и/или логотип) генерального спонсора. Рекомендуются наличие стартового номера (высота цифр 4 см, толщина – 1 см).
- 7.2.1 Передняя эмблема соревнования располагается по возможности вертикально на передней поверхности автомобиля. Допускается расположение эмблемы соревнования на передней половине капота. За исключением акронима производителя, передняя эмблема соревнования (по возможности) должна быть первой видимой надписью спереди автомобиля.
- 7.2.2 Задняя эмблема соревнования также должна располагаться вертикально сзади на кузове или на месте заднего стекла, если оно непрозрачно. Ни при каких обстоятельствах эмблемы соревнования не должны закрывать государственные номера автомобиля.
- 7.3 Стартовые номера размером 47 см высоты и 50 см длины должны быть расположены на передних дверях автомобиля и при необходимости на его крыше. Номер на крыше располагается так, чтобы верхний край номера был ориентирован в сторону передней части автомобиля. В случае проведения соревнования в сложных погодных условиях рекомендуется предоставлять дополнительные стартовые номера с высотой цифр не



менее 100 мм.

Для автомобилей зачетных групп T3 и N2 допускается использование стартовых номеров уменьшенного размера. При этом высота цифр стартового номера, вписывающегося в прямоугольник минимального формата A4, должна быть не менее 190 мм, а толщина штриха – не менее 20 мм.

- 7.4 Если во время соревнований обнаружится неправильное расположение или отсутствие одной эмблемы соревнования / одного стартового номера, то будет взиматься денежная пенализация в размере 10% от Заявочного взноса. Если во время соревнований обнаружится неправильное расположение и/или отсутствие 2-х эмблем соревнования / 2-х стартовых номеров, то будет взиматься денежная пенализация в размере 20% от Заявочного взноса. При этом Организатор обязан предоставить новые эмблемы / номера взамен отсутствующих.
- 7.5 Запрещается размещать на поверхности заявленного автомобиля эмблемы любых других соревнований. Нарушение данного требования влечет за собой пенализацию в размере 100% Заявочного взноса.
- 7.6 Фамилии и имена (псевдонимы) 1-го, 2-го и 3-го Пилотов и их национальные флаги высотой не менее 30 мм должны располагаться с обеих сторон автомобиля на передних крыльях или дверях. За отсутствие во время соревнования любого из вышеуказанных элементов взимается денежная пенализация в размере 10% от Заявочного взноса.
- 7.7 Специальный документ, называемый “Идентификационной Картой” (формат A5), который включает в себя недавние фотографии, фамилии, имена (псевдонимы) и подписи членов экипажа, гос. номер, марку, Зачетную группу и Стартовый номер автомобиля, может быть прикреплен к автомобилю во время соревнования. Идентификационная Карта располагается в правом нижнем углу лобового стекла или на кузове, недалеко от правого нижнего угла лобового стекла, или же на каркасе безопасности в районе задней правой двери. Организатор имеет право ввести дополнительные идентификационные знаки (браслеты, бэджи и т.д.) для членов экипажа и / или обслуживающего персонала команды. За нарушение идентификации, замеченное официальными лицами, может быть наложен денежная пенализация в размере до 10% от Заявочного взноса.

## СТАТЬЯ VIII. РЕКЛАМА

- 8.1 Заявители имеют право размещать любую рекламу на заявленных автомобилях, если она не противоречит требованиям Главы 1 СК РАФ.
- 8.2 Места, зарезервированные Организатором для Обязательной рекламы, находятся:
- на эмблемах соревнования - полоса 9 см x 43 см по нижнему краю эмблемы;
  - на панно со Стартовыми номерами – полоса 14 см x 50 см над или под цифрами номера (может быть разделена и расположена сверху и снизу);
  - две полоски 10 см высотой и 25 см длиной, расположенные по бокам верхней части лобового стекла.
- 8.3 Место Необязательной рекламы Организатора – два панно размером 50 см x 52 см – резервируется на задних дверях и/или крыльях автомобиля, или на кузове грузовых автомобилей.
- 8.4 Экипажи несут ответственность за надлежащее размещение рекламы во время соревнования. За отсутствие Обязательной и Необязательной рекламы и/или за неправильное ее размещение, будет взиматься денежная пенализация в размере 10% от Заявочного взноса (1-е нарушение), и денежная пенализация в размере 100% от Заявочного взноса (за повторное нарушение).
- 8.5 Порядок отказа от Необязательной рекламы указывается в регламенте соревнования.

- 8.6 Развертывание Заявителем любой рекламы и рекламной торговли, а также организация промоакций в местах проведения соревнований по ралли-рейдам (маршрут, зоны ЗП, зоны сервиса, зона бивуака и т.д.) производится на основании письменного разрешения Организатора соревнования.

#### СТАТЬЯ IX. СТРАХОВАНИЕ

- 9.1 Страховая премия, включаемая в сумму Заявочного взноса, должна гарантировать участникам соревнования адекватное страховое покрытие гражданской ответственности перед третьими лицами. Страховая защита наступает с момента старта экипажа на ССУ (при отсутствии ССУ - с момента старта экипажа на 1-м этапе) и прекращает свое действие в момент окончания соревнования или в момент выбытия или исключения экипажа из соревнования.
- 9.2 Объем и виды личного страхования спортсменов определяется участниками соревнования самостоятельно, но наличие у них на руках индивидуальных страховых полисов, действующих на период соревнования, или иных документов, подтверждающих факт страхования от травм и несчастных случаев, полученных во время данного соревнования, является обязательным и контролируется на АП.

#### СТАТЬЯ X. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ (АП) И ВХОДНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ (ВТИ)

- 10.1 Все экипажи, принимающие участие в соревновании по ралли-рейдам, должны быть представлены на АП и на ВТИ в соответствии с расписанием ралли-рейда в полном составе, либо одним из членов экипажа, либо Заявителем, либо Представителем Заявителя, в соответствии с Частным Регламентом. Факт и время явки на АП фиксируется секретарем.

Любой экипаж, не прошедший АП и/или ВТИ в пределах времени их работы, определяемым Частным Регламентом, не будет допущен к старту; исключением является «действие обстоятельств непреодолимой силы», признанных таковыми КСК.

- 10.2 АП состоят из проверки документов, упомянутых в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования.
- 10.3 Приборы безопасности и контроля прохождения маршрута, а также стартовые номера, эмблемы соревнования и рекламные наклейки могут выдаваться в любое время в рамках работы административных проверок.
- 10.4 Только экипажи, прошедшие АП, могут проходить ВТИ. На ВТИ автомобиль представляется полностью готовым к Старту.

Технические инспекции (ТИ) проводятся с целью проверки соответствия автомобиля техническим требованиям, требованиям безопасности и требованиям Регламента к автомобилям **данной зачетной группы**.

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

- предварительные проверки (могут проводиться в соответствии с Регламентом до ВТИ);
- входная ТИ (проводится в обязательном порядке);
- текущая ТИ (проводится по решению КСК или, в их отсутствии, Руководителя гонки в любой момент Соревнования);
- заключительная ТИ (может быть предусмотрена Регламентом, а также проводится по решению КСК или Руководителя гонки после финиша в закрытом парке при поступлении протеста или без такового).

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

**Входная ТИ** носит общий характер и включает в себя идентификацию модели и производителя автомобиля, соответствие автомобиля на принадлежность к заявленной группе, проверку оборудования безопасности и экипировки спортсменов.

На ВТИ предъявляется готовый к старту автомобиль. Также должны быть предъявлены: СТП, заполненный акт технического осмотра автомобиля и экипировка спортсменов.

Факт и время явки на ВТИ фиксируется секретарём Технической комиссии. По окончании ВТИ, если автомобиль признан несоответствующим требованиям безопасности и /или техническим требованиям по указанной в Заявке категории, КСК может назначить срок устранения замечаний, и проведения повторной ВТИ, но не позднее, чем за 1 час до старта первого этапа.

**Текущие ТИ** могут назначаться КСК в любой момент Соревнования.

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

10.5 Автомобили, не соответствующие требованиям безопасности РАФ или ФИА, к соревнованию не допускаются.

10.6 Дополнительные проверки членов экипажа и технического состояния автомобиля могут быть назначены Руководителем гонки в любое время на всем протяжении соревнования.

Заявитель несет ответственность за соответствие его автомобиля Техническим требованиям РАФ или ФИА. Факт явки на ВТИ расценивается как заявление Заявителя о соответствии его автомобиля Техническим требованиям и требованиям к безопасности РАФ или ФИА.

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

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

10.9 Если обнаружится, что экипаж совершил обман, в частности предоставил ложную маркировку, то этот экипаж, а также экипажи и / или Заявители, содействовавшие совершению обмана, будут исключены из соревнования. КСК может также просить профильный комитет РАФ применить свои санкции.

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

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

10.11 Опоздание на АП или ВТИ в пределах времени их работы пенализируется в размере 20% от Заявочного взноса. Пенализация должна быть уплачена **в срок, указанный в решении о пенализации**.

## СТАТЬЯ XI. ПОРЯДОК СТАРТА

11.1 Накануне старта ралли-рейда может проводиться квалификационное соревнование - «Супер» Специальный участок. Разрешается организовывать только одно квалификационное соревнование. Оно проводится в виде Скоростного Участка, рекомендуемая протяженность которого составляет от 4 км до 20 км. Результаты СУ входят в общую классификацию.

11.2 Порядок старта на первый СУ может определяться Руководителем гонки с учетом следующих требований:

- Пилоты листов приоритета ФИА;
- Пилоты листа приоритета РАФ по ралли-рейдам;
- Все остальные Пилоты, в порядке, определенном Руководителем гонки. При этом необходимо учитывать спортивную Дисциплину, к которой относится автомобиль. Стартовая ведомость рассматривается КСК одновременно с предложениями и заявлениями по изменению порядка старта из соображений безопасности. Если в начале соревнования проводится ССУ, то старт следующего СУ должен проводиться в соответствии с классификацией на ССУ.

- 11.3 Если Дополнительным регламентом соревнования не предусмотрена процедура выбора стартовых позиций для первых десяти участников по результатам ССУ, то со 2-го этапа старт дается по суммарной классификации всех СУ предыдущего этапа. Классификация СУ составляется с учётом пенализаций, относящихся к данному СУ. В случае равенства результатов первым стартует экипаж, имеющий лучший результат на первом СУ предыдущего этапа; при дальнейшем равенстве экипажи стартуют в порядке стартовых номеров. Пенализация, полученная на дорожных секциях, не влияет на порядок старта, но включается в итоговую классификацию.
- 11.4 На любом этапе из соображений безопасности КСК имеет право изменить стартовую позицию экипажа, в составе которого заявлен Пилот листа приоритета ФИА или РАФ, на более высокую. Тот же принцип может быть применен и к любому другому экипажу, подавшему мотивированное письменное заявление об улучшении своей стартовой позиции, **если это предусмотрено дополнительным регламентом соревнования.**
- 11.5 На старте каждого СУ первые 10 экипажей должны стартовать с интервалом в 3 минуты (если иное не определено Частным Регламентом). Межстартовый интервал для остальных экипажей определяется Руководителем гонки, при этом:
- для соревнований по ралли-рейдам и бахам межстартовый интервал не менее 1-й и не более 2-х минут;
  - для бах-спринтов – не менее 30 секунд и не более 2-х минут.
- 11.6 Если этап включает 2 и более последовательных СУ, разделённых дорожными секциями, на которых не проводится Регруппинг (Уплотнение канала), время явки экипажа на КВ следующего СУ, определяется прибавлением ко времени СТОП-КВ на предшествующем СУ нормы времени на дорожный сектор.
- В случае если экипаж имеет временные пенализации на предшествующем СУ (пропуск КП, КС, нарушение ОС и т.д.) Руководитель гонки имеет право изменить время явки на КВ путем добавления всей или части пенализации ко времени СТОП-КВ.
- 11.7 Из соображений безопасности, на ССУ первый экипаж из Зачетной группы грузовых автомобилей должен стартовать за последним экипажем из остальных Зачетных групп, если иное не определено Дополнительным (Частным) Регламентом. Интервал между последним экипажем из Зачетных групп легковых автомобилей и первым экипажем из Зачетной группы грузовиков определяется руководителем гонки. Зачетная группа Рейд стартует за последним экипажем из Зачетной группы грузовых автомобилей.
- 11.8 Любой экипаж, опаздывающий на старт этапа, будет пенализирован одной минутой штрафного времени за каждую минуту или часть минуты опоздания. Любой экипаж, прибывший на старт с опозданием в 30 минут и более, исключается из соревнования или получает Фиксированную пенализацию, если это предусмотрено Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 11.9 Ознакомление с трассой ССУ может быть разрешено Организатором. Условия ознакомления оговариваются в Дополнительном Регламенте. Организатор может, выдав легенду ССУ, запретить или ограничить ознакомление.

## СТАТЬЯ XII. МАРШРУТ И ДОРОЖНАЯ КНИГА

- 12.1. Дорожная книга является описанием маршрута движения. Ответственность за соответствие описания маршруту несет Организатор.
- 12.2. Каждый экипаж получает Дорожную книгу или карты с указанием маршрута и/или обязательных контрольных точек прохождения. Соблюдение маршрута является обязательным, под угрозой пенализации, вплоть до исключения из соревнования.
- 12.3. За исключением случаев, оговоренных в Дополнительном (Частном) Регламенте, для всех лиц, имеющих отношение к данному соревнованию, любая форма разведки маршрута запрещена.

В Дополнительном (Частном) Регламенте должны быть четко оговорены сроки и границы территории, на которой запрещена разведка. Проезд по автодорогам с асфальтовым покрытием не является разведкой маршрута.

Экипажи и команды, не соблюдающие данные правила, не допускаются к старту или исключаются из соревнования, а Заявитель пенализируется на сумму до 300% от Заявочного взноса.

- 12.4. Организатору рекомендуется произвести проверку Дорожной книги, причем состав команды по проверке должен отличаться от команды, составившей Дорожную книгу.

- 12.4.1. Если соревнование проводится в составе многоэтапного официального соревнования РАФ, в команду должна входить группа экспертов, имеющих большой опыт работы с маршрутами соревнований, не ассоциированных с командами, принимающими участие в Чемпионате/Кубке России и не имеющих очков в Чемпионате/Кубке России текущего сезона. Имена этих экспертов должны быть опубликованы в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования или в Дорожной книге.

- 12.4.2. Помимо проверки Дорожной книги, команда получает задание проверить карты, составленные организаторами для выдачи участникам соревнования и сообщить, так же, как и в случае с Дорожными книгами, обо всех исправлениях или изменениях этих карт.

- 12.4.3. Замечания, сделанные этой командой, должны быть доведены до участников соревнования, как изменения в Дорожной книге.

- 12.4.4. Рекомендуется осуществлять проверку на специально подготовленном автомобиле. Рекомендуется, чтобы этот автомобиль был оборудован каркасом безопасности, спортивными сиденьями (тип "ковш"), 4-х точечными ремнями безопасности и шинами, соответствующими преобладающему дорожному покрытию.

- 12.5. Организатор должен гарантировать участникам соревнования или лицам, планирующим участвовать в соревновании равные условия получения информации о маршруте. Если данное условие не будет выполнено, то РАФ может применить к Организатору санкции.

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

При наличии в маршруте навигационных зон, автомобили участников соревнования рекомендуется оборудовать прибором GPS. Организатор обязан предоставить данные для загрузки приборов GPS.

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

Контроль за соблюдением маршрута может осуществляться с помощью специальных контрольных приборов.

Приборы контроля безопасности, скорости, позиционирования, прохождения маршрута, одобренные Комитетом РАФ по ралли-рейдам, считаются обязательными для применения на официальных соревнованиях.

В любом случае, под угрозой пенализации вплоть до исключения из соревнования решением КСК, экипажам запрещено отклоняться от официального маршрута:

- более чем на 1 км – для ралли-рейдов и марафонов, если иное не оговорено в Дополнительном (Частном) Регламенте;
- более чем на 100 м – для гонок типа ралли-рейды при условии выдачи Организатором трека СУ. Треки должны проверяться, как минимум, у первых трех экипажей в **каждой зачетной группе** по итогам каждого дня;
- более чем на 100 м – для гонок типа Баха, если иное не оговорено в Дополнительном (Частном) Регламенте;
- более чем на 50 м – на ССУ всех типов гонок и на гонках типа баха-спринт, если иное не оговорено в Дополнительном Регламенте. На ССУ если экипаж отклоняется от маршрута, нарушает схему прохождения или ограничительную разметку он должен возвратиться на маршрут в той же точке, прежде чем продолжить движение. Нарушение данного требования пенализируется.

**Не пенализируется отклонение от маршрута в навигационных зонах.**

Решение о пенализации за отклонение от маршрута принимается КСК с учетом факта получения/не получения спортивного преимущества.

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

### СТАТЬЯ XIII. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

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

- 13.2. Экипаж, не выполняющий ПДД, пенализируется:

- Первое нарушение: денежная пенализация в размере 10% от Заявочного взноса;
- Второе нарушение: начисляется пенализация – 1 час;
- Третье нарушение: исключение.

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

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

Любые сомнения трактуются в пользу участника.

- 13.3. Во время соревнования запрещается перевозить любым способом заявленные в соревновании автомобили (под угрозой исключения), за исключением случаев, когда экипаж оформил сход на этапе, получил фиксированную пенализацию и перевозит автомобиль к месту сервиса. В Дополнительном (Частном) Регламенте могут быть оговорены другие случаи разрешенной перевозки.

Также запрещается преднамеренно блокировать проезд других автомобилей (в том числе

и не имеющих отношения к соревнованиям).

- 13.4. Организатор вправе ввести на liaison дополнительных зоны ограничения скорости, которые должны быть четко обозначены в Дорожной книге. Пенализация за нарушения в таких зонах начисляется согласно п.13.2 ППРР.

#### СТАТЬЯ XIV. КОНТРОЛЬ СКОРОСТИ НА СУ

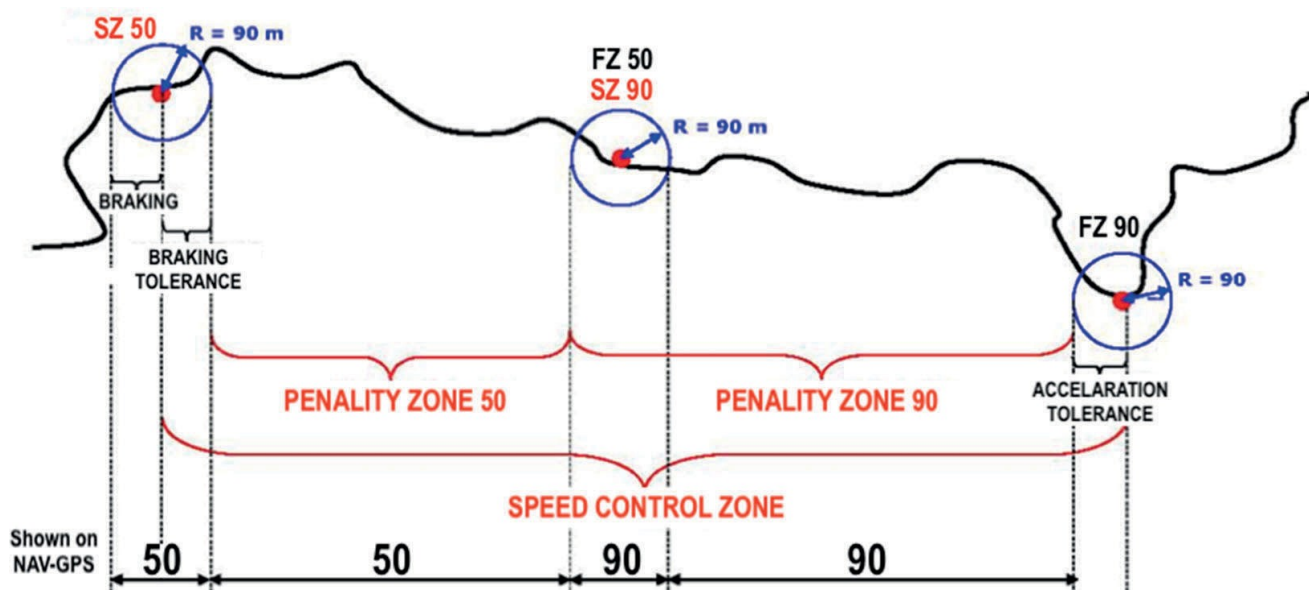
- 14.1. На трассе ралли-рейда могут быть применены зоны Ограничения Скорости (ОС), где ограничивается скорость движения автомобилей участников. Все зоны ОС и лимит скорости должны быть обозначены в Дорожной книге и могут контролироваться Организатором. При использовании приборов ERTF импульсный сигнал записывается GPS максимум каждые 150 м, скорость показывается на дисплее GPS и записывается в память.
- 14.2. Начало зоны контроля скорости, должно быть отмечено в Дорожной книге посредством позиции, содержащей знак SZ (может также обозначаться, как DZ) и точкой GPS (WPS или WPE). При использовании приборов ERTF за 90 метров до этой точки участник видит на своем GPS, что он приближается к зоне контроля. Следующие 90 метров после этой точки считаются зоной торможения, в пределах которой нет пенализации.
- 14.3. Конец зоны контроля скорости, должен быть отмечен в Дорожной книге посредством позиции, содержащей знак FZ и точкой GPS (WPE). За 90 метров до этой точки начинается «свободная» зона, в пределах которой нет пенализации.
- 14.4. Начало и конец зоны ОС рекомендуется отмечать на местности физически (знаком).
- 14.5. Точки GPS, связанные с SZ (DZ) или FZ можно «взять» только когда участник находится в радиусе 90 метров от нее.
- 14.6. В пределах зоны ограничения скорость может быть ограничена до 30, 40, 50, 70 или 90 км/ч. При использовании приборов ERTF ограничение скорости постоянно показывается на GPS.
- 14.7. Если знак обозначения зоны на местности не совпадает с точкой GPS, правильным будет считаться точка GPS.

Если скорость, указанная в Дорожной книге, противоречит скорости на приборе навигации, то определяющей будет являться большая из этих двух скоростей.

- 14.8. Организаторы могут устанавливать не более чем две последовательные зоны ограничения с различными скоростями. В случае увеличивающейся скорости, более высокая скорость будет контролироваться от 90 метров до промежуточной зоны FZ/SZ (DZ) точки (WPE).

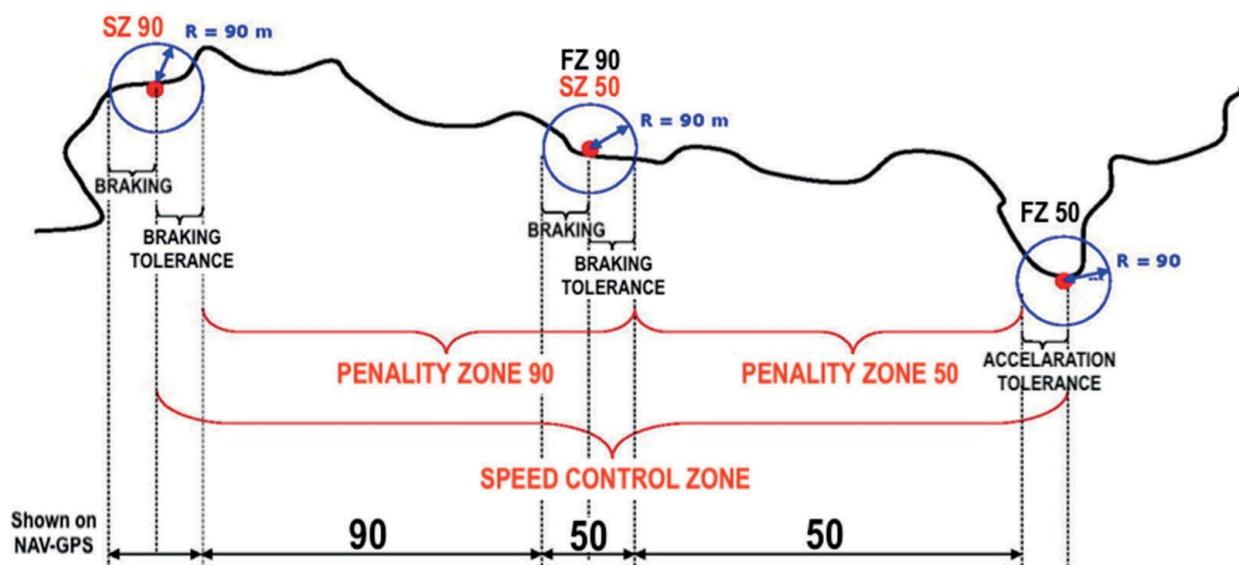
См. схему ниже:





В случае уменьшающейся скорости, более низкая скорость будет контролироваться от 90 метров после промежуточной зоны FZ/SZ (DZ) точки (WPE).

См. схему ниже:



14.9. При использовании приборов ERTF будет применяться следующая пенализация:

- от 1 до 5 км/ч: 10 сек. x на количество импульсных сигналов при превышении разрешенной скорости;
- от 6 до 15 км/ч: 1 мин. x на количество импульсных сигналов при превышении разрешенной скорости;
- от 16 до 40 км/ч: 2 мин. x количество импульсных сигналов при превышении разрешенной скорости;
- свыше 40 км/ч:

Первый импульсный сигнал: 5 мин.

Второй импульсный сигнал: 10 мин.

Третий импульсный сигнал: 15 мин.

Любой последующий импульсный сигнал при превышении 40 км/ч - пенализация на усмотрение Спортивных комиссаров.

При превышении максимально допустимой скорости для автомобилей пенализация будет начисляться аналогичным образом.



В случае использования другой системы фиксации скорости пенализация будет начисляться аналогичным образом. Для расчета величины пенализации будет браться любое зафиксированное превышение скорости в зоне действия ограничения, при этом импульсный сигнал записывается GPS максимум каждые 150 метров.

Дополнительным (Частным) регламентом может быть предусмотрена прогрессивная шкала при повторных превышениях скорости в разных зонах ОС в течение одного дня, когда за второе нарушение пенализация удваивается, за третье – утраивается и т.д.

#### СТАТЬЯ XV. СИСТЕМА «СИГНАЛ ОТ АВТОМОБИЛЯ К АВТОМОБИЛЮ»

- 15.1. Чтобы сделать обгон между участниками более безопасным, на каждом автомобиле может быть установлена система «Сигнал от автомобиля к автомобилю».
- 15.2. Эта система должна находиться в рабочем состоянии на протяжении всего Этапа и быть соединена напрямую с аккумулятором автомобиля без возможности отключения.
- 15.3. Инструкции производителя по использованию системы должны быть в приложении к дополнительному регламенту
- 15.4. За работоспособность оборудования несет ответственность участник: любая констатация нерабочего состояния прибора по вине экипажа влечет пенализацию в размере 1 час. Информация передается в КСК для возможного дополнительного наказания.
- 15.5. Устройство должно быть установлено в автомобиле таким образом, чтобы позволить, как минимум, 2 членам экипажа использовать его, находясь пристегнутыми и с затянутыми ремнями безопасности.
- 15.6. Запрещено намеренно блокировать проезд автомобилей, следующих за экипажем, или препятствовать обгону.
- 15.7. В случае, если КСК констатирует факт намеренного непропуска одного участника другим (в частности, в случае использования системы Sentinel на участника, который в течение 60 секунд после получения третьего из серии сигналов не пропустил и не позволил себя обогнать другому участнику), на виновника будут налагаться следующие пенализации:
  - 1-е нарушение: 3 минуты;
  - 2-е нарушение: 7 минут;
  - 3-е нарушение: 10 минут;
  - более 3-х нарушений: вплоть до исключения по решению КСК.

#### СТАТЬЯ XVI. ПОМОЩЬ

- 16.1. Ремонт автомобиля силами экипажа разрешен в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещенных данными Правилами и/или Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 16.2. Любая посторонняя помощь запрещена на протяжении СУ под угрозой исключения из соревнования решением КСК, за исключением специальных случаев, оговоренных в данных Правилах и Дополнительном Регламенте.
- 16.3. Во время соревнования помощь и буксировка разрешена только между участниками, которые еще не финишировали. За буксировку в зоне, где действует режим «Закрытого Парка», накладывается пенализация:
  - 16.3.1. За проезд через и/или в пределах Контрольной зоны судейского пункта (КВ, КП, Старт, Финиш) с помощью буксировки (в том числе и посредством толкания автомобиля) налагается пенализация в размере 30 минут за каждый судейский пункт.
  - 16.3.2. Если автомобиль участника не может самостоятельно покинуть зону КВ на старте этапа или зону Старта СУ, он должен быть удалён из неё любыми способами, вплоть до буксировки и считается стартовавшим на этап/СУ. В случае буксировки пенализация начисляется в соответствии с п. 16.3.1.

- 16.3.3. Движение автомобиля с помощью буксировки другим участником в Закрытом Парке (в зоне Регруппинга) наказывается **пенализацией в размере 1 минуты**.

Любая буксировка посторонними лицами (в том числе автомобилями сервиса, зрителями, уже финишировавшими участниками и т.д.) является запрещенной помощью и наказывается незачетом на этапе (фиксированной пенализацией за этап, которая не может быть меньше, чем 5-кратный суммарный норматив всех СУ данного этапа). Дополнительным регламентом соревнования может быть предусмотрена более строгая пенализация за данное нарушение.

Не считается буксировкой и не пенализируется возвращение потерпевшего аварию (перевернувшегося, съехавшего с дороги и т.п.) автомобиля на трассу или освобождение трассы СУ от неспособного передвигаться самостоятельно автомобиля для проезда других участников.

#### 16.4. Сервис.

- 16.4.1. В течение соревнования сервис разрешен только в Парках Сервиса. В Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования Организатор должен указать расположение всех Парков Сервиса. Организатор должен указать расстояние в километрах между Парками Сервиса. Парки Сервиса могут быть расположены на СУ.

Во всех Парках Сервиса скорость ограничена 30 км/ч. Пенализация за нарушение данного требования – 10 секунд за каждый км/час превышения.

Организатор обязан устанавливать зоны ограничения скорости **30 км/ч** при проезде «сквозь» зоны сервиса, когда они располагаются рядом с трассой или с двух сторон трассы. Организаторам рекомендуется предусматривать отдельный проезд для соревнующихся автомобилей и отдельный – для служб и зрителей. Запрещается располагать Парки Сервиса на проезжей части дороги, открытой для общего движения. Рекомендуется располагать зону сервиса с одной стороны трассы.

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

- 16.4.3. Автомобили сервиса должны быть ясно идентифицированы при помощи соответствующих эмблем, выдаваемых Организатором и закрепленных в определенных Дополнительным (Частным) Регламентом местах. Количество автомобилей сервиса ограничивается в Дополнительном (Частном) Регламенте.

- 16.4.4. Остальные **автомобили** команд идентифицируются при помощи эмблем «Сопровождение», выдаваемых Организатором.

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

- 16.4.6. Производить ремонтные работы на Бивуаке в закрытых, не просматриваемых местах/помещениях не разрешается. Пенализация: 1-ое нарушение - 50% Заявочного взноса, 2-ое нарушение – фиксированная пенализация в размере 1 часа, 3-е нарушение - исключение из соревнования.

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

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

- 16.4.9. Сервис в конце дня возможен в формате «флекси-сервиса».

Флекси-сервисом является разновидность сервиса, используемая в конце каждого Дня соревнований при этом:

- Перед въездом в парк сервиса, выставляется еще один пункт КВ. Между ним и пунктом КВ на въезде в парк сервиса организуется техническая зона;
- Экипаж имеет право въехать из технической зоны либо сразу в парк сервиса, либо оставить автомобиль в технической зоне, а потом забрать его для проведения

сервиса. Минимальное время нахождения автомобиля в технической зоне должно быть указано в Маршрутном листе.

- Автомобилем экипажа может управлять уполномоченный представитель экипажа только на маршруте из технической зоны в Парк Сервиса и далее в Закрытый Парк при условии соблюдения всех правил, касающихся предъявления контрольной карты, которое может привести к начислению соответствующих пенализаций (имеется в виду соблюдение процедуры получения отметки на КВ, утеря КК, не предъявление Контрольной Карты, пенализация за опоздание на КВ).

- Автомобиль экипажа может быть поставлен в Закрытый Парк до истечения 1 часа (или иного времени на флекси-сервис, оговоренного в дополнительном регламенте) без каких-либо пенализаций.

- Временные рамки режима флекси-сервис: начинается с момента прибытия первого автомобиля в Закрытый Парк, окончание времени работы флекси-сервиса определяется организатором и должно быть указано в Маршрутном листе. При этом для каждого отдельного экипажа время сервиса не должно превышать 1 час (если иное не оговорено в дополнительном регламенте).

16.4.10. На старт первого СУ этапа автомобиль должен прибыть, как минимум, с двумя запасными колесами (для автомобилей Т3/Н2 – как минимум, с одним). Пенализация за нарушение данного пункта – 10 минут.

Потеря запасного колеса в ходе СУ на отрезке между двумя парками сервиса или зонами замены шин, которая привела к нарушению вышеуказанного минимума, пенализируется 5 минутами за каждое нарушение.

16.5. Заправка соревнующихся автомобилей разрешена только в специально предусмотренных Организатором Заправочных зонах под контролем судей, или на штатных АЗС по маршруту соревнования.

Организатор может предусмотреть хронометраж времени заправки с последующей нейтрализацией, причем время такой нейтрализации должно быть равным для всех экипажей.

Во всех Заправочных зонах скорость ограничена 30 км/ч, если в дополнительном регламенте не указано более строгое ограничение. Пенализация за нарушение данного требования – 10 секунд за каждый км/час превышения.

Организатор обязан вынести Заправочную зону за пределы трассы, как минимум, на 50 метров, обеспечить ее безопасное расположение и предпринять меры противопожарной безопасности. Запрещается располагать Заправочные зоны на проезжей части дороги, открытой для общего пользования.

16.6. После 250 км СУ должны быть предусмотрены зоны дозаправки для автомобилей Т3.

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

- Запрещается курить и пользоваться открытым огнем;
- Ответственность за заправку возлагается исключительно на участника соревнования;
- Механикам, производящим заправку, рекомендуется быть в огнезащитной одежде;
- Во время процедуры заправки двигатель должен быть заглушен;
- Экипаж во время дозаправки должен находиться вне автомобиля;
- В случае поломки, автомобиль может быть эвакуирован из данной зоны экипажем, официальными лицами или членами команды без начисления за это пенализации;
- Доступ в Заправочную зону разрешается двум механикам от каждого экипажа только с целью заправки автомобиля своего экипажа;
- Использование при заправке топливораздаточных систем обязательно для всех соревнований.

Топливораздаточной системой считается устройство, снабженное топливораздаточным пистолетом или иным устройством, позволяющим моментально прекратить подачу топлива, и насосом с механическим или электрическим приводом. В последнем случае, при заправке обязательно наличие искробезопасного и заземленного устройства.

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

16.8. Сигнальные знаки зеленый «OK» и красный «SOS».

Экипаж обязан иметь в машине символы «OK» зеленого цвета и «SOS» красного цвета, выполненные на плотном белом влагозащищенном материале формата А3. Наличие знаков проверяется на ВТИ.

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

16.8.2. Если экипаж покидает свой автомобиль, то знак «OK» должен, по возможности, располагаться так, чтобы его могли хорошо видеть другие проезжающие экипажи.

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

16.8.4. Если показать знак «SOS» или «OK» в силу каких-либо причин не представляется возможным, то члены экипажа должны использовать следующие жесты:



16.8.5. Экипаж (следующий за потерпевшим аварию автомобилем) обязан:

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

16.8.6. Все последующие экипажи (следующие за потерпевшим аварию автомобилем) обязаны:

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

16.8.7. Каждый участвующий в соревновании автомобиль должен иметь на борту красный светоотражающий знак-«треугольник», который, в случае остановки автомобиля на СУ в условиях ограниченной видимости, с целью предупреждения последующих экипажей выставляется на заметное место, минимум за 30-50 метров до места остановки автомобиля, даже если остановившийся автомобиль находится вне дороги. Любой экипаж, не исполняющий эти требования, будет пенализирован по решению спортивных комиссаров минимум на 10% Заявочного взноса.

## СТАТЬЯ XVII. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА

- 17.1. В ходе соревнования экипажам выдаются Контрольные Карты, в которых указаны Нормы времени и нормативы для каждого участка. Контрольная Карта должна предъявляться по прибытию на каждый судейский пункт и может быть заменена новой на старте этапа или на любом другом судейском пункте, указанном в Маршрутном Листе. Каждый экипаж несет ответственность за сохранность Контрольной Карты (Карнета).
- 17.2. Любое исправление или изменение данных в Контрольной Карте будет наказываться исключением из соревнования, за исключением случаев, когда это исправление внесено на судейском пункте и заверено подписью судьи.
- 17.3. Только экипаж является ответственным за:
- получение Контрольной Карты перед стартом этапа;
  - ее подачу на судейских пунктах, и правильность вносимых данных.
- Только судьям на судейских пунктах разрешается вносить данные в Контрольные Карты.
- 17.4. Контрольные Карты должны иметь отметки каждого судейского пункта в порядке, указанном в Контрольной Карте, под угрозой пенализации. **Отсутствие Контрольной карты, действительной для данной дорожной секции/спецучастка, на старте этапа или спецучастка пенализируется недопуском к старту.** За отсутствие записей (причем в правильной последовательности судейских пунктов) или непредъявление Контрольной Карты на любом судейском пункте (за исключением случаев, оговоренных данными Правилами) решением КСК экипаж будет пенализирован, вплоть до исключения. В случае утери Контрольной Карты экипаж будет подвергнут пенализации 10 минут, что не исключает получение дополнительных пенализаций за отсутствие отметок в Контрольной карте.
- 17.5. Экипаж, не финишировавший на этапе, но продолжающий соревнование (если это предусмотрено Частным Регламентом), обязан обменять Контрольную Карту данного этапа либо на судейском пункте финишного КВ этапа в рамках времени его работы, либо в Штабе (после закрытия судейского пункта КВ), но не позднее, чем за 6 часов до старта следующего этапа. Экипаж, не выполнивший данное требование, из соревнования исключается.

## СТАТЬЯ XVIII. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ

Все судейские пункты, т.е. пункты Контроля Времени, старт и финиш Скоростных Участков, пункты Контроля, обозначаются стандартными знаками (Приложение 2), значение которых указано ниже.

- 18.1. Начало Контрольной зоны обозначается знаками на желтом фоне. **На расстоянии не менее чем 25 метров за этим знаком ставится идентичный знак на красном фоне. Окончание зоны контроля, приблизительно через 25 метров, обозначается знаком с тремя черными диагональными полосами на бежевом фоне.** Максимальная ширина Контрольной зоны не должна превышать 15 м. Створ Контрольной зоны образуется **парными** знаками. Рекомендуется Контрольные зоны располагать по одной оси, за исключением КП. В случае невозможности обозначить створ Контрольной зоны **парными** знаками, знаки располагаются справа по направлению зачетного движения. **На протяжении всей зоны контроля с обеих сторон дороги должно выставляться барьерное или ленточное ограждение для обеспечения процедуры проведения контроля и ограничения допуска в зону контроля посторонних лиц. Не обязательно обозначать лентой пространство между красными знаками КВ и старта и между желтым знаком финиша и знаком СТОП.**

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

- 18.2. Вся Контрольная зона, т.е. пространство между первыми желтыми и последними белым/бежевым знаками считается зоной с "режимом Закрытого Парка", где перемещение автомобиля разрешено только его экипажу и официальным лицам. Время пребывания в Контрольной зоне не должно превышать времени, необходимого для



проведения процедуры, предусмотренной для данного судейского пункта (отметка в Контрольной Карте, старт и т. д.).

- 18.3. Строго запрещается въезжать в Контрольную зону или покидать её в направлениях, не предусмотренных Дорожной книгой, также запрещается повторно въезжать в Контрольную зону. Нарушения пенализируются:
- 1-е нарушение: 10 мин;
  - 2-е и последующие нарушения: решение КСК.
- 18.4. Расчет времени прибытия в Контрольную зону - обязанность только экипажей, которые могут сверяться с официальными часами судейского пункта.
- 18.5. Судейские пункты должны быть готовы начать работу за 1 час до расчетного времени прибытия первого экипажа, и продолжают работу в течение 1 часа после расчетного времени прохождения последнего экипажа (рассчитанного на основе нормы времени или норматива) если Руководителем гонки не принято иное решение. Предельное время опоздания (Время исключения), после которого экипаж подвергается фиксированной пенализации или исключению, для пунктов КВ составляет 30 минут, если Дополнительным (Частным) Регламентом не определено иное.
- 18.6. Экипажи обязаны подчиняться указаниям судей. В случае неподчинения, экипаж исключается из соревнования решением КСК. Экипаж вправе потребовать от судьи внесения в Контрольную Карту отметки (время и место), о выполнении указаний судей, которые могут привести к пенализации данного экипажа. Данный факт фиксируется в протоколе. Судьи не имеют права отказаться от данной отметки, исключением являются форс-мажорные обстоятельства.

#### СТАТЬЯ XIX. КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ

- 19.1. На судейском пункте Контроля Времени (КВ) отмечается точное время прибытия, т.е. то время, когда член экипажа передал Контрольную Карту судье. Данные заносятся в Контрольную Карту только в том случае, если автомобиль и все члены экипажа находятся в Контрольной зоне в непосредственной близости от судейского пункта.
- 19.2. Время правильной отметки на пункте КВ получается при сложении Нормы времени, отпущенной на проезд данной секции и стартового времени для данной секции. Это время определяется с точностью до целой минуты и называется расчетным. Время фиксируется в следующем виде: от 00.01 до 24.00. В случае превышения норматива на СУ, если судейский пункт СТОП-КВ закрыт, норма времени до отметки на следующем КВ отсчитывается от времени истечения норматива для каждого конкретного экипажа.
- 19.3. Процедура получения отметки экипажем на судейском пункте начинается с того момента, когда автомобиль проезжает желтые знаки начала Контрольной зоны. Экипажу запрещено останавливаться между знаком въезда в зону и судейским пунктом.
- 19.4. Процедура получения отметки выполнена правильно, если автомобиль въехал в Контрольную зону в расчетную минуту или в минуту, предшествующую расчетной, а Контрольная Карта подана судье в течение расчетной минуты.
- Пример: экипаж, расчетное время отметки которого 18.58, имеет право въехать в контрольную зону с 18.57.00 до 18.58.59, и обязан подать Контрольную Карту между 18.58.00 и 18.58.59.
- 19.5. Любое различие между расчетным временем и реальным временем отметки пенализируется в размере 1 минуты пенализации за 1 минуту или часть минуты отклонения от расчетного времени отметки.
- 19.6. На судейских пунктах КВ, расположенных на финише этапа, экипажам разрешается отметка раньше расчетного времени, без пенализации, если иное не определено Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 19.7. Экипаж, не явившийся на старт этапа и не получивший отметку на соответствующем судейском пункте КВ, исключается из соревнования, если иное не оговорено Дополнительным (Частным) Регламентом.

- 19.8. Время исключения, норматив или одна/несколько норм времени, определенных в Дополнительном (Частном) Регламенте могут быть изменены КСК, по предложению Руководителя гонки. Экипажи, к которым это имеет отношение, должны быть своевременно об этом информированы. Исключение из соревнования или фиксированная пенализация будут объявляться только в конце этапа.
- 19.9. Время отметки на пункте КВ дорожной секции является стартовым временем на эту Дорожную секцию.
- 19.10. Пункт КВ перед стартом СУ объединяется с судейским пунктом «Старт СУ» в одну Контрольную зону («Совмещенные КВ-Старт»), знаки которой располагаются следующим образом:
- 2 желтых знака «КВ» (начало контрольной зоны);
  - примерно через 25-50 м 2 красных знака «КВ» (пункт Контроля времени);
  - примерно через 50-200 м 2 красных знака «Старт СУ» (пункт Старта СУ);
  - примерно через 25-50 м 2 белых/бежевых знака с 3-мя диагональными черными линиями (окончание Контрольной зоны).
- 19.10.1. На совмещенном КВ-Старт судья вносит в Контрольную Карту время прибытия экипажа, а также планируемое стартовое время на СУ. Должен существовать разрыв (не менее 5 минут) между временем отметки на КВ и планируемым временем старта для подготовки экипажа к старту. Сразу после отметки на пункте КВ, экипаж должен подъехать к старту СУ и немедленно подать Контрольную карту судье. Судья вносит в Контрольную Карту предписанное время старта экипажа на СУ, а затем дает старт данному экипажу в момент наступления предписанной минуты. В случае расхождения между планируемым и предписанным временем старта, к расчету принимается предписанное время старта.
- 19.10.2. Экипаж имеет право, находясь в Контрольной зоне совмещенного КВ-Старта, заменить спущенное колесо силами самого экипажа с помощью инструментов, находящихся на борту автомобиля. Для этих целей экипажу дополнительно дается 10 минут и назначается новое время старта. Превышение дополнительного времени пенализуется 1 минутой штрафного времени за минуту или часть минуты превышения.
- 19.11. На финише СУ знаки Контрольной зоны «Финиш - Стоп» располагаются следующим образом:
- 2 желтых знака «Финиш СУ» (начало Контрольной зоны);
  - примерно через 100 м 2 красных знака «Финиш СУ» (судейский пункт Финиша Скоростного участка);
  - примерно через 150-300 м 2 красных знака «STOP» и 1 красный знак «КВ» (судейский пункт Стопа Скоростного участка);
  - примерно через 25-50 м 2 белых/бежевых знака с 3-мя диагональными черными линиями (окончание контрольной зоны).
- В целях безопасности рекомендуется, чтобы зона между желтыми знаками «Финиша СУ» и судейским пунктом Стопа Скоростного участка не имела трамплинов, подбросов, перегибов, сужений или резких изменений направления движения.**
- 19.12. В Дополнительном (Частном) Регламенте оговариваются санкции за каждый пропущенный пункт КВ, вплоть до исключения из соревнования.

## СТАТЬЯ XX. КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ

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

- 20.1. Знаки Контрольной зоны КП располагаются следующим образом:

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

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

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

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

Экипаж обязан проехать через створ Контрольной зоны без остановки.

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

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

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

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

20.4. Рекомендуется располагать собственно Пункт КП по возможности на горизонтальном участке. Для пунктов КП, расположенных на навигационных участках, рекомендуется дополнительное обозначение ярким флагом, видимым экипажем со значительного расстояния.

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

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

20.7. Контрольные Точки задаются координатами GPS. Факт прохождения КТ фиксируется записью GPS-регистратора. Пенализация за отсутствие записи в GPS-регистраторе о прохождении КТ определяется Дополнительным (Частным) Регламентом. Контрольные Точки обозначаются в Дорожной Книге.

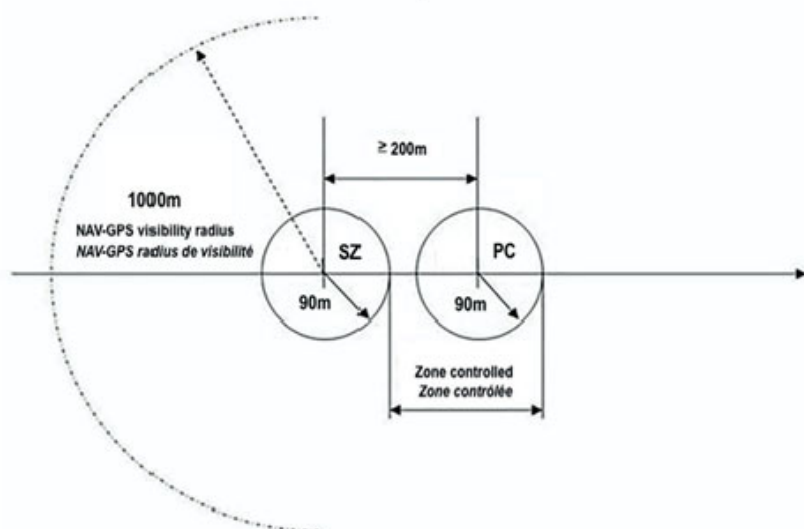
20.8. Зона безопасности.

20.8.1. В целях обеспечения безопасности в зонах Контроля прохождения (КП) на каждом КП организуется «Зона безопасности»;

20.8.2. Скорость в этой зоне ограничена 30 или 40 км/ч и контролируется с помощью приборов Организатора;

20.8.3. Контроль скорости осуществляется в соответствии со следующим рисунком:





### СТАТЬЯ XXI. СКОРОСТНОЙ УЧАСТОК (СУ)

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

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

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

- 21.1. Во время движения по трассе СУ все члены экипажа должны быть пристегнуты ремнями безопасности, быть в застегнутых шлемах, защитных комбинезонах и омологированном белье, а автомобиль должен двигаться с включенным ближним светом фар.
- 21.2. Экипажам запрещается вести автомобиль в направлении, противоположном направлению трассы СУ. Такое нарушение, зафиксированное официальными лицами, рассматривается КСК. Протесты Заявителей друг на друга по этому пункту не принимаются. Решением КСК экипаж может быть пенализирован. В любом случае вся ответственность за последствия нарушения этого пункта лежит на экипаже – нарушителе.
- 21.3. На пунктах старта СУ автомобиль с экипажем на борту останавливается перед красным знаком «Старт СУ», судья вносит предписанное время старта в Контрольную карту (часы и минуты) и дает стартовую команду.

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

*Пример: Расчетное время отметки на пункте КВ - 10 ч 00 минут. Автомобиль фактически отметился в 9 ч 54 минуты. Теоретически, время старта должно быть: 9 ч 54 мин + 5 минуты = 9 ч 59 минут. Предписанное время старта, тем не менее, должно быть не ранее 10 ч 05 минут, т.е. расчетное время отметки + минимум 5 минут.*

Судья на пункте КВ обязан вернуть экипаж, отметившийся на пункте КВ раньше своего расчетного времени, в его расписание посредством назначения ему времени нейтрализации, равного времени его опережения, и поставить в известность Руководителя гонки.

- 21.4. Стартовая команда может подаваться с использованием автоматических систем или вручную. В последнем случае судья начинает громкий обратный отсчет секунд 30-15-10 и последние пять секунд последовательно 5-4-3-2-1 с одновременным дублированием отсчета сигналами, воспринимаемыми визуально (пальцы руки, таблички, перекидные часы и т.п.). По истечении последних пяти секунд, дается Стартовый сигнал, после которого автомобиль должен стартовать немедленно.

Если экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала, налагается

пенализация в размере 2 минут. Данная пенализация налагается только в том случае, если к экипажу не применена пенализация согласно п.16.3.2 ППРР.

В случае применения автоматической (электронной) системы подачи старта, подробности работы данной системы должны быть прописаны в дополнительном Регламенте соревнования или в письменном Информационном сообщении Организатора или Руководителя гонки.

- 21.5. Старт СУ может быть задержан относительно запланированного времени старта только судьей в случае "форс-мажора". Экипаж, спровоцировавший задержку старта, пенализируется КСК, по меньшей мере, 1 минутой, в соответствии с отчетом судьи.
- 21.6. За фальстарт (начало движения вперед до подачи судьей стартовой команды) экипаж будет пенализирован, по меньшей мере, на 1 минуту, в соответствии с отчетом судьи. При неоднократных фальстартах Спортивные комиссары могут применить к экипажу более строгие наказания.
- 21.7. Специальный участок (СУ) заканчивается финишем «с хода», знаки располагаются соответственно п. 19.11.
- 21.8. Остановка в Контрольной зоне Финиша между желтыми знаками «Финиш СУ» и знаками «STOP» запрещена. Данное нарушение влечет пенализацию в размере 15 минут.
- 21.9. Хронометраж финиша производится на финишной линии, обозначенной красными знаками «Финиш СУ». Рекомендуется оборудование Финиша СУ автоматической системой хронометража. Минимальная точность хронометража – 1 секунда.
- 21.10. На расстоянии 150 – 300 м после финишной линии экипаж должен отметить на судейском пункте, обозначенном красными знаками «КВ» и красными знаками «STOP». Судья вносит время финиша в Контрольную Карту (Карнет) (час, минута, секунда) и, возможно, стартовое время на следующую Дорожную секцию. Стартовым временем для следующей Дорожной секции является час и минута времени финиша. Если несколько экипажей финишируют в течение одной минуты, тогда судья назначает экипажам стартовое время на следующую Дорожную секцию с учетом порядка их прибытия на судейский пункт таким образом, чтобы разрыв между стартовым временем этих экипажей соответствовал межстартовым интервалам на данном этапе.
- Если участник не может самостоятельно покинуть зону, его разрешено вытолкать или буксировать из зоны с использованием помощи официальных лиц и/или участников, еще участвующих в соревновании, без применения пенализации.
- Если экипаж не останавливается у знака «STOP» и не получает отметку, налагается пенализация в размере 1 часа.
- Если автомобиль после финиша не остановился у судейского пункта «STOP» и выкатился за пределы контрольной зоны, один из членов экипажа может вернуться на судейский пункт пешком для получения соответствующих отметок в Контрольной Карте. В таком случае на экипаж налагается пенализация в размере 1 минуты.
- 21.11. Во время прохождения СУ ремонтные работы разрешены, а сервис запрещен, если в Дополнительном (Частном) Регламенте не оговорено иное. Могут использоваться Зоны сервиса, установленные Организатором и обозначенные в Дополнительном (Частном) Регламенте и Дорожной Книге.
- 21.12. Межстартовые интервалы на СУ должны соответствовать межстартовым интервалам, установленным на старте этапа (п. 11.6.).
- 21.13. Любой экипаж, отказывающийся стартовать на СУ в предписанное время и с позиции, назначенной ему судьей, будет пенализирован или исключен из соревнования.
- 21.14. Прерывание СУ: если гонка по СУ окончательно остановлена до прохождения СУ последним участником, вне зависимости от причин, тем не менее, можно получить классификацию по этому СУ, начислив экипажам, на которых повлияли обстоятельства прерывания, наихудшее время, фактически зафиксированное до того, как гонка была остановлена. Определение результатов СУ может быть произведено по одной из

ближайших позиций в Дорожной книге к месту остановки соревнования.

21.15. Классификацию можно составить даже в том случае, если даже один спортсмен смог пройти маршрут при нормальных условиях гонки. Только КСК решает, применить эту меру или нет, после того как Руководитель гонки сообщил им причину прерывания СУ.

Если КСК сочтет, что наихудшее фактически зафиксированное время не подходит, она может назначить наиболее подходящее время фактически зафиксированных результатов с учетом зачетной группы.

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

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

21.16. За исключением случаев, признанных КСК как прерывание СУ (см. п.21.14), в случае блокирования трассы любым препятствием, экипажи обязаны принять все возможные меры для освобождения проезда и помочь другим экипажам. При оказании помощи пострадавшему экипажу (п. 16.8) или при устранении препятствия, полностью блокирующего возможность проезда по СУ, экипажам, затронутых данными обстоятельствами, время, затраченное на оказание помощи/разблокирование проезда, по заявлению участника будет компенсировано. Для определения затраченного времени могут приниматься во внимание показания приборов, предоставленных организатором, записи камер он-борд, GPS и другие возможности точного определения потерь времени. Исходя из требований безопасности, по предложению Руководителя гонки, КСК может остановить прохождение этапа до того, как экипажи придут на финиш этапа. В таком случае определяется пункт Контроля Времени, который действует как финиш этапа (например, для СУ это может быть пункт совмещенного Стоп-КВ). По решению Руководителя гонки, этап может быть продолжен или не продолжен, нейтрализован, проводиться в конвое и попадать или не попадать под действие «режима Закрытого Парка».

21.17. Если этап состоит из нескольких СУ, то в случае, когда экипаж не финишировал на СУ или не финишировал на СУ в пределах норматива, он может стартовать на следующий СУ при условии получения отметки на обозначенном в Дополнительном регламенте судейском пункте КВ до определенного времени. В противном случае экипаж к старту СУ не допускается и получает следующую penalization: либо норматив + фиксированная penalization + penalization за все не взятые точки не пройденного СУ; либо 5-кратный норматив за каждый непройденный СУ.

21.18. Контактная борьба запрещена под угрозой penalization вплоть до исключения из соревнований.

21.19. Для зачета «Рейд», помимо положений ППРР, должны использоваться положения из Правил организации и проведения дорожных ралли (ралли 3-й категории).

## СТАТЬЯ XXII. РЕГРУППИНГ

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

22.1. По прибытию на Входное КВ Регруппинга экипажи сдают свои Контрольные Карты судьей КВ и немедленно направляются в Закрытый Парк Регруппинга. Новые Контрольные Карты экипажу выдаются либо на Входном, либо на Выходном КВ Регруппинга. Новое

время старта проставляется в новых Контрольных Картах.

- 22.2. После постановки автомобилей в Закрытый Парк Регруппинга экипажи могут в холодное время года не глушить (заводить) двигатель с разрешения Официальных лиц.
- 22.3. Если Закрытый Парк Регруппинга не превышает 30 минут, экипажи могут оставаться в этом Парке Регруппинга.

### СТАТЬЯ XXIII. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК

- 23.1. Автомобили в Закрытом Парке подчиняются «режиму Закрытого Парка».
- 23.2. «Режим Закрытого Парка» действует:
- с момента постановки автомобиля в предстартовую зону, зону Регруппинга или в Закрытый Парк в конце этапа до момента выезда из этих зон;
  - с момента попадания в Контрольную зону судейского пункта и до тех пор, пока они ее не покинут;
  - с момента, когда автомобиль прибудет в Закрытый Парк на финише соревнования, до момента истечения времени установленных сроков подачи протестов, и объявления решения Спортивных комиссаров о снятии «режима Закрытого Парка».
- 23.3. Любое нарушение правил Закрытого Парка может привести к пенализации от 1 часа до исключения из соревнования.
- 23.4. Если Технический комиссар решит, что состояние автомобиля, находящегося в Закрытом Парке, представляет угрозу безопасности дорожного движения, то в присутствии Технических контролеров такой автомобиль должен быть отремонтирован.
- В этом случае, время, которое будет затрачено на ремонт автомобиля, рассматривается как опоздание на Дорожной секции. Для предотвращения нагона времени экипажем, ему может быть назначено новое стартовое время. Любой экипаж, который опоздает более чем на 30 минут, будет наказан фиксированной пенализацией или исключен из соревнования.
- 23.5. Как только автомобиль будет поставлен в Закрытый Парк, все члены экипажа должны немедленно его покинуть. Запрещено входить в Закрытый Парк повторно. Как исключение, экипажу может быть разрешен повторный вход в ЗП в сопровождении официальных лиц.
- 23.6. В порядке исключения, с разрешения Технического комиссара в Закрытых Парках перед стартом, в зоне Регруппинга и после завершения этапа экипажи могут:
- заменить одно или два спущенных колеса, используя инструменты и колеса, находящиеся в автомобиле;
  - заменить лобовое стекло с посторонней помощью.
- Ремонтные работы необходимо закончить до времени старта данного экипажа, иначе будет наложена пенализация в размере одной минуты за каждую минуту или часть минуты опоздания.
- Если для замены лобового стекла, необходимы кузовные работы, то затраченное на такой ремонт время должно рассматриваться в соответствии с п. 23.4.
- 23.7. Для выезда автомобиля из Закрытых Парков перед стартом, после Регруппинга или после завершения этапа, экипажам разрешен вход в Закрытый Парк за 15 минут до предписанного времени.
- 23.8. Никто не может находиться в Закрытом Парке, за исключением Официальных лиц, выполняющих свои служебные обязанности.
- 23.9. Внутри Закрытого Парка разрешается заводить автомобиль с помощью внешнего аккумулятора, который затем не разрешается брать на борт автомобиля, за исключением случая, когда эта батарея является частью балласта грузового автомобиля.

#### СТАТЬЯ XXIV. ПРОТЕСТЫ – АПЕЛЛЯЦИИ

- 24.1. Сумма залогового взноса за подачу Протеста равна 100% базового Заявочного взноса, оговоренного в Дополнительным (Частном) Регламенте.
- 24.2. Протест на техническое состояние должен быть подан не позднее 30 минут после постановки последнего финишировавшего автомобиля данной Зачетной группы в Закрытый парк; против классификации по результатам соревнования – не позднее 30 минут после публикации предварительных результатов на Официальном табло информации.
- 24.3. Если Протест подразумевает демонтаж систем автомобиля и повторную сборку различных частей автомобиля, залоговый взнос должен покрывать расходы на проводимые работы, включая транспортировку и т.п.
- 24.4. Расходы на работы, проводимые по Протесту, включая транспортировку, несет либо Заявитель, подающий протест – в случае если Протест не был удовлетворен, либо Заявитель, на техническое состояние автомобиля которого подан Протест – в случае если Протест был удовлетворен.
- 24.5. Если Протест не удовлетворен, а суммы залогового взноса не хватает на покрытие расходов, тогда Заявитель, подавший Протест должен возместить недостающую сумму, размер которой определяется Спортивными комиссарами.
- 24.6. Подача протестов против классификаций в многодневных гонках разрешена в течение 24 часов после публикации классификации этапа, к которому относится протест, но не позднее истечения времени на подачу протестов на итоговую классификацию соревнования.
- 24.7. Заявитель может подать Апелляцию в соответствии с положениями СК РАФ.

#### СТАТЬЯ XXV. КЛАССИФИКАЦИЯ (РЕЗУЛЬТАТЫ)

Руководитель гонки несет ответственность за своевременную и правильную классификацию во время соревнования.

- 25.1. Результат экипажа определяется путем сложения реального времени, показанного на СУ и всех выраженных временем пенализаций.
- 25.2. Экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем, экипаж со следующим минимальным результатом – вторым, и т.д.
- 25.3. Результаты по Зачетным группам должны определяться аналогичным образом.
- 25.4. При равенстве результатов победитель определяется по результатам, последнего СУ. При повторном равенстве учитываются результаты на предыдущем и т.д. СУ.  
В случае повторного равенства результата решение принимается исходя из результатов ССУ. В случае равенства результатов ССУ победитель определяется по стартовым номерам.
- 25.5. Официальные результаты соревнований должны публиковаться на Официальном табло информации не позднее, чем через 12 часов после финиша первого участника.

#### СТАТЬЯ XXVI. ПЕНАЛИЗАЦИЯ

Все денежные пенализации должны быть уплачены Заявителем в срок, указанный в решении о пенализации. В противном случае экипаж к старту этапа не допускается.

Пенализация, предусмотренная данными Правилами, не может быть заменена Частным Регламентом или решением КСК на денежную.

Любое нарушение, не указанное в таблице (Приложение 1), будет рассматриваться КСК

для принятия решения о наказании.

*СТАТЬЯ XXVII. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ*

Определяющим текстом данных Правил является текст на русском языке, публикуемый на официальном сайте РАФ и/или в Ежегоднике автомобильного спорта РАФ.

Настоящие Правила вступают в силу с момента опубликования.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИИ

Нарушение	Пункт Правил	Санкции РАФ	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежный штраф % от Заявочного взноса	Решение КСК
Превышение нормы времени на liaison свыше 30 минут	П. 1.13.			X	ФП		
Превышение норматива на СУ	П. 1.14			X	ФП		
Отсутствие на брифинге	П. 1.22.					10%	
Отсутствие одного из членов экипажа или появление на борту автомобиля третьих лиц	П. 4.2.			X			
Несоответствие автомобиля заявленной зачетной группе	П. 6.11.		X				X
Отсутствие или неправильное расположение стартового номера или эмблем 1 элемент 2 элемента	П. 7.4.					10% 20%	
Размещение эмблем других соревнований	П. 7.5					100%	
Отсутствие на передних крыльях автомобиля имен и фамилий членов экипажа и их национальных флагов	П. 7.6.					10%	
Нарушение идентификации	П. 7.7.					10%	
Отсутствие/неправильное размещение Обязательной или Необязательной рекламы 1 нарушение 2 нарушение	П. 8.4.					10% 100%	
Непрохождение АП и/или ВТИ	П 10.1.		X				X
Несоответствие требованиям РАФ или ФИА по безопасности	П 10.5.		X				
Отсутствие идентифицирующих маркировок	П. 10.7.			X			X
Ложные маркировки	П. 10.9.	X		X			X
Опоздание на АП и/или ВТИ	П 10.11.					20%	
Опоздание на Старт этапа За каждую минуту опоздания свыше 30 мин. опоздания	П. 11.8. П. 19.7.		X		1 мин.		
Запрещенная разведка местности	П 12.3.		X	X		до300%	X

Нарушение	Пункт Правил	Санкции РАФ	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежный штраф % от Заявочного взноса	Решение КСК
Отклонение от маршрута, указанного в дорожной книге	П. 12.2.			X	X		X
	П. 12.6.			X	X		X
Ознакомление с трассой после начала АП	П. 12.7.		X				X
Несоблюдение ПДД или нарушения в зонах ограничения скорости на liaisonах	ПП. 13.2, 13.4					10%	
1-е нарушение					1 час		
2-е нарушение				X			
3-е нарушение							
Нарушение запрещения: - транспортировать (перевозить) автомобили - блокировка проезда автомобилей	П. 13.3.			X X			X
Превышение лимита скорости (за каждый км/ч превышения)	П. 14.9.						
от 1 до 5 км/ч					10 сек. за 1 импульс		
от 6 до 15 км/ч					1 мин. за 1 импульс		
от 16 до 40 км/ч					2 мин. за 1 импульс		
более 40 км/ч:							
первый импульсный сигнал					5 мин.		
второй импульсный сигнал					10 мин.		
третий импульсный сигнал					15 мин.		
каждый последующий							X
Намеренный непропуск одного участника другим:	П. 15.7						
1-е нарушение					3 мин.		
2-е нарушение					7 мин.		
3-е нарушение					10 мин.		
Более 3-х нарушений							X
Посторонняя помощь на СУ	П. 16.2.			X			X
Проезд с помощью буксировки через и/или в пределах Контрольной зоны судейских пунктов (КВ, КП, Старт, Финиш)	П. 16.3.1				30 мин. за каждый		
Движение с помощью буксировки в ЗП (зоне Регруппинга)	П. 16.3.3				1 мин		



























Нарушение	Пункт Правил	Санкции РАФ	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежный штраф % от Заявочного взноса	Решение КСК
Превышение скорости в Парках Сервиса	П. 16.4.1.				10 сек. за 1 км/ч		
Нарушения, касающиеся сервиса	П. 16.4.2.			X	X	X	X
Ремонтные работы (на Бивуаке) в закрытых, не просматриваемых местах	П. 16.4.6.					50%	
1-е нарушение					1 ч.		
2-е нарушение				X			X
3-е нарушение							
Нарушения в заправочной зоне:	П. 16.7.						
первое					1 час минимум		
последующие				X			
Отсутствие знаков «OK» и «SOS»	П. 16.8.		X				X
Действия в аварийной ситуации	П. 16.8.	X		X	X	X	X
Действия при остановке автомобиля на СУ	П. 16.8.					10% минимум	
Неразрешенные исправления в Контрольной Карте	П. 17.2.			X			X
Потеря Контрольной Карты	П. 17.4.				10 мин.		X
Отсутствие печати или не представление Контрольной Карты	П. 17.4.			X	ФП ЧР		X
Не сдача Контрольной Карты	П. 17.5.			X			X
Нарушение правил проезда контрольной зоны	П. 18.3.						
1-е нарушение					10 мин		
2-е и последующие нарушения					X		X
Опоздание на КВ свыше 30 мин.	П. 18.5.			X	ФП		
Несоблюдение требований судей	П. 18.6.			X			X
Остановка между желтым и красным знаком КВ	П. 19.3.				X		X
Опоздание на КВ (за каждую минуту или часть минуты)	П. 19.5.				1 мин.		
Опережение на КВ (за каждую минуту или часть минуты)	П. 19.5				1 мин		

Нарушение	Пункт Правил	Санкции РАФ	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежный штраф % от Заявочного взноса	Решение КСК
Замена спущенного колеса свыше 10 минут в зоне КВ-Старт	П.19.10.2				1 мин. за мин.		
Не пристегнуты ремни безопасности и/или шлемы на СУ	П. 21.1.			Х	Х		Х
Вождение автомобиля в направлении, противоположном направлению СУ	П. 21.2.			Х	Х		Х
Задержка на старте СУ более 20 секунд после стартового сигнала	П. 21.4.				2 мин.		
Задержка старта	П. 21.5				1 мин минимум		
Фальстарт 1-е нарушение повторные нарушения	П. 21.6.				1 мин минимум		Х
Остановка между желтым знаком финиша и знаком "стоп" на СУ	П. 21.8.				15 мин		
Не остановка и неполучение отметок у знака «СТОП»  Получение отметки после того, как автомобиль выкатился за пределы зоны судейского пункта	П. 21.10				1 час  1 мин		
Экипаж отказывается стартовать на СУ с указанной позиции и в указанное время	П. 21.13.			Х	ФП		Х
Контактная борьба	П. 21.18.			Х			Х
Нарушения правил ЗП	П. 23.3.			Х	1 час минимум		Х
Ремонт в ЗП с опозданием свыше 30 мин.	П. 23.4			Х	ФП		Х

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2. СТАНДАРТНЫЕ ЗНАКИ

(Диаметр знаков: 70 см)

Направление движения	Вид контроля	Контрольная зона			Направление движения	
		Начало зоны контроля (знак на желтом фоне)	Обязательная остановка (знак на красном фоне)	Конец зоны контроля (знак на бежевом фоне)		
→	Контроль прохода (КП)		25 - 100 м 	25 м 	→	
→	Контроль прохода без остановки (КП без остановки)		50 - 100 м Проезд через створ без остановки		→	
→	Контроль времени (чистое КВ)		25 м 	25 м 	→	
→	Контроль времени въезд/выезд ПС, ЗП, торжественное открытие (КВ)		5 м 	5 м 	→	
→	Контроль времени (КВ), совмещенный со стартом СУ		25 м 	50 - 200 м Отметка Контрольной карты	25 м 	→
→	Контроль времени (КВ), совмещенный с финишем СУ		100 м 	150 - 300 м Финиш СУ (линия хронометража) БЕЗ ОСТАНОВКИ	25 м  	→
→	Зона заправки				→	
→	Зона сервиса				→	
→	Зона маркировки, проверки шин				→	

## ПРИЛОЖЕНИЕ 3. СТАНДАРТНАЯ ЗАЯВОЧНАЯ ФОРМА.

Российская автомобильная федерация

ОРГАНИЗОВАНО В СООТВЕТСТВИИ  
СО СПОРТИВНЫМ КОДЕКСОМ РАФ

« \_\_\_\_\_ »

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ года

ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ


Заявитель		
Город		Лицензия Заявителя РАФ № _____

	ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ЗАЯВИТЕЛЯ	1-й ПИЛОТ	2-й ПИЛОТ
ИМЯ			
ФАМИЛИЯ			
ДАТА РОЖДЕНИЯ			
ГОРОД			
ОБЛАСТЬ, РАЙОН			
СТРАНА			
КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН			
E-MAIL			
СПОРТИВНОЕ ЗВАНИЕ, РАЗРЯД			
№ ЛИЦЕНЗИИ ПИЛОТА			
ASN (НАФ) ВЫДАВШАЯ ЛИЦЕНЗИЮ			
КАТЕГОРИЯ И № ВОДИТ. УДОСТ-Я			
ПАСПОРТ (№, ДАТА ВЫДАЧИ)			
КОНТАКТНОЕ ЛИЦО (ФИО)			
НОМЕР ТЕЛЕФОНА КОНТАКТНОГО ЛИЦА			

## АВТОМОБИЛЬ

Владелец	Гос. регистрационный номер	
МАРКА		МОДЕЛЬ
ГРУППА ПОДГОТОВКИ		№ СТП РАФ
VIN ИЛИ НОМЕР ШАССИ		№ КАРКАСА БЕЗОПАСНОСТИ
ТИП ДВИГАТЕЛЯ (БЕНЗИН, ДИЗЕЛЬ)		НАЛИЧИЕ ТУРБОНАДДУВА
РАБОЧИЙ ОБЪЕМ, СМ <sup>3</sup>		

**ПОДТВЕРЖДЕНИЕ О СОГЛАСИИ** Своей подписью я подтверждаю, что вся информация, содержащаяся в Заявочной форме верна, и заявленный автомобиль соответствует требованиям безопасности для ралли-рейдов. Я принимаю все условия оплаты и условия моего участия в этом соревновании. Подписав эту заявку, заявитель и пилоты признают и обязуются выполнять все требования СК РАФ и регламентирующей документации РАФ, принимают на себя все риски и всю ответственность за возможные последствия своего участия в соревновании, признают за РАФ права на использование всех фото-, видео- материалов соревнования, а также дают согласие на обработку персональных данных в соответствии с Федеральным законом от 27.07.2006 №152-ФЗ «О персональных данных».

Прочитано и одобрено:	<b>ПЕЧАТЬ ASN</b>	ПОДПИСЬ ЗАЯВИТЕЛЯ	ПОДПИСЬ 1-ГО ПИЛОТА	ПОДПИСЬ 2-ГО ПИЛОТА
-----------------------	-------------------	----------------------	------------------------	------------------------

ДАТА:

Для обладателей лицензий ASN, отличных от РАФ, заявка должна иметь печать ASN или сопровождаться разрешением от ASN