

**«Согласовано»**

Председатель Комитета по делам спорта  
и физической культуры  
Министерства культуры и спорта РК

*Кен*  
\_\_\_\_\_ Канатаев Е.Б.  
«    »    2016 г.



**«Утверждаю»**

Вице Президент ОО Федерации  
Автомотоспорта  
Республики Казахстан

*В.П. Бородин*  
\_\_\_\_\_ Бородин В.П.  
« 14 »    2016 г.



**ФЕДЕРАЦИЯ АВТОМОТОСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**



**ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО  
ТРОФИ-РЕЙДАМ (ШТР-16)**

*Handwritten signature*

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	2
Статья 1. ТЕРМИНОЛОГИЯ.....	3
Статья 2. ТРЕБОВАНИЯ К ЧАСТНОМУ (ДОПОЛНИТЕЛЬНОМУ) РЕГЛАМЕНТУ. ....	5
Статья 3. АВТОМОБИЛИ. ....	6
Статья 4. УЧАСТНИКИ. ЭКИПАЖИ. ....	6
Статья 5. ЗАЯВКИ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ.....	6
Статья 6. ИДЕНТИФИКАЦИЯ. РЕКЛАМА.....	7
Статья 7. СТРАХОВАНИЕ.....	9
Статья 8. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ.....	9
Статья 9. ДОРОЖНАЯ КНИГА. ....	10
Статья 10. СТАРТ и ФИНИШ. ....	10
Статья 11. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ. ....	11
Статья 12. ПОМОЩЬ. ....	11
Статья 13. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА (КАРНЕТ).....	12
Статья 14. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ. ....	13
Статья 15. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УЧАСТКИ (СУ).....	15
Статья 16. СХОДЫ. ЭВАКУАЦИЯ.....	16
Статья 17. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК (ЗП) ....	17
Статья 18. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.....	17
Статья 19. ШТРАФЫ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ. ....	18
Статья 20. ПРОТЕСТЫ. АПЕЛЛЯЦИИ. ....	18
Статья 21. ЭКОЛОГИЯ.....	19
Статья 22. ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ЛЕБЕДКОЙ НА ТРАССЕ. ....	19
Статья 23. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ.....	20
<b>Приложение №1</b> .....	<b>21</b>
<b>Приложение №2</b> .....	<b>25</b>

## ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие правила являются руководящим документом для проведения Чемпионатов, Кубков, Первенств, Турниров и других соревнований по трофи-рейдам, проходящих на территории Республики Казахстан. Соревнования, входящие в календарный план ФАМС РК, организуются и проводятся в

соответствии с Международным спортивным кодексом (МСК) и приложениями к нему, Спортивным кодексом ФАМС РК, данными правилами, Частным (Дополнительным) Регламентом соревнования, разработанным Организатором на конкретное соревнование и Классификацией и техническими требованиями к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях (КиТТ). При возможных разночтениях приоритетными считаются последовательно трактовки СК ФАМС РК и данные правила. Правом толкования настоящих правил обладает ФАМС РК.

Данные правила вступают в силу с 01.01.2016 года.

## СТАТЬЯ 1. ТЕРМИНОЛОГИЯ

- 1 **Трофи-рейд** – автомобильное соревнование, проходящее по дорогам общего пользования и тяжелому бездорожью и включающее в себя один или несколько Специальных Участков (СУ), организуемых преимущественно на бездорожье. Продолжительность соревнования не превышает 150 часов, протяженность дистанции не превышает 500 км, а общая протяженность СУ не превышает 150 км.
- 2 **Трофи-марафон** – трофи-рейд, продолжительность которого превышает 150 часов, протяженность дистанции превышает 500 км, а общая протяженность СУ превышает 150 км.
- 3 **Брифинг** – инструктаж Участников и Экипажей об особенностях зачета, особых условиях соблюдения общей или экологической безопасности и других особенностях данного соревнования. Проводится Руководителем гонки или уполномоченным им лицом. Обязательно участие в Брифинге не менее одного члена каждого экипажа или Представителя Экипажа. Нарушение пенализируется денежным штрафом 10% от базового спонсорского взноса. Факт явки на брифинг должен фиксироваться.
- 4 **Бюллетень** - официальное письменное сообщение, которое является неотъемлемой частью Частного (Дополнительного) Регламента и предназначено для публикации изменений, пояснений и дополнений к последнему.
  - o Бюллетени должны быть пронумерованы и датированы.
  - o Бюллетени выпускаются и подписываются:
    - o Организатором – до начала Административных проверок;
    - o Организатором и/или КСК (в случае присутствия на месте проведения соревнований) – в течение всего соревнования.

Бюллетени хранятся в Секретариате соревнования, публикуются на официальном табло и доводятся до сведения Участников, которые должны подтвердить факт получения/ознакомления с бюллетенем подписью одного из Участников. Все бюллетени должны издаваться в письменной форме и находиться на Официальном табло информации и (при необходимости) на видном месте на Судейских постах.
- 5 **Время проведения трофи-рейда** - любой трофи-рейд начинается с Административных проверок и/или Технической Инспекции (включая проверки запасных узлов и агрегатов автомобиля, если Организатор сочтет это нужным), и заканчивается самым поздним из следующих моментов:
  - o истечение времени подачи Протестов или окончание их слушания;
  - o окончание Технической Инспекции после соревнования;
  - o окончательное утверждение результатов.
- 6 **Дополнительный Специальный Участок (ДСУ)** - правила для всех ДСУ, входящих в программу соревнования, определяются Частным (Дополнительным) Регламентом соревнования.
  - o Частные Регламенты соревнований, содержащих ДСУ, должны быть представлены на согласование в Комитет ФАМС РК не позднее, чем за 30 дней до момента официальной публикации.
- 7 **Дорожная секция** - часть маршрута с Нормой Времени между двумя последовательными пунктами Контроля Времени. Скорость на Дорожной секции не является основным фактором, определяющим классификацию.
- 8 **Закрытый Парк** - зона, в которой любой ремонт, заправка и внешняя помощь запрещены, за исключением случаев, специально предусмотренных данными Правилами и Частным (Дополнительным) Регламентом.
- 9 **Зона размещения** - зона, предусмотренная Организатором для размещения Участников соревнования, режим работы, которой может оговариваться в Частном (Дополнительном) Регламенте. Выезд из зоны размещения автомобилей Участников разрешен в случаях:
  - непосредственного участия в заездах соревнований;
  - перегона (если меняется зона размещения);
  - окончательного отъезда;
- 10 **Контрольная Карта (Карнет)** - форма, выдаваемая Организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов и другая необходимая информация во время соревнования.

- 11 **Лагерь соревнования** - зона, предусмотренная Организатором, для отдыха Экипажей, в дорожной книге отмеченная как «Лагерь».  
В лагере разрешается производить любые ремонтные работы силами Экипажа и других Экипажей, участвующих в соревновании. Сервис в лагере может оговариваться Частным (Дополнительным) Регламентом соревнования.
- 12 **Максимально разрешенное время (норматив)** - установленное Организатором и указанное в Маршрутном листе и/или Контрольной Карте (Карнете) максимальное время, на преодоление Экипажами отдельного Специального Участка или секции.
- 13 **Нейтрализация** - время, на которое Организатор может остановить участвующие в трофи-рейде Экипажи.
- 14 **Норма времени** - на прохождение каждой Дорожной секции Организатором устанавливается Норма времени (в часах и минутах), соблюдение которой является обязательным для всех Экипажей.
- 15 **Официальная трасса соревнования** – трасса, описанная в Дорожной книге или Частном (Дополнительном) Регламенте.
- 16 **Представитель Участника (Заявитель)** – физическое или юридическое лицо, обладающее лицензией Участника ФАМС РК, указанное в заявке, с правом представления интересов Участника во время проведения соревнования.
- 17 **Регруппинг** - перерыв, запланированный Организатором для регруппировки участвующих в соревновании Экипажей и обозначенный в расписании. Время такого перерыва для различных Экипажей может быть разным.
- 18 **Ремонтные работы (ремонт)** - исправление повреждений, замена элементов, деталей и агрегатов, а так же любые регулировочные, смазочные, диагностические, заправочные работы и техническое обслуживание, проводимые силами Экипажа с использованием материалов и инструментов, находящихся на борту не финишировавших на данном СУ/ДС автомобилей. Возможно привлечение к ремонту членов других, не финишировавших на данном СУ/ДС экипажей.
- 19 **Секция** - части этапа (в которые могут быть включены один или несколько СУ), разделенные не менее чем 6-часовым отдыхом.
- 20 **Сервис** - любая помощь в ремонтных работах, оказанная любыми лицами, кроме Участников не финишировавших на данном СУ/ДСУ, а также использование или получение Экипажем любых материалов (твердых или жидких), запасных частей, инструментов или оборудования, не транспортируемых на борту соревнующихся автомобилей.
- 21 **Специальный Участок (СУ)** – часть соревнования по преодолению различных видов бездорожья, с элементами ориентирования или без них.
  - о **Линейный СУ** – это часть соревнования, на котором Экипажи обязаны строго соблюдать заданный маршрут и коридор (обязательный порядок прохождения судейских пунктов КП, и/или контрольных пунктов, соблюдение маршрута и коридора).
  - о **Навигационный СУ** - это часть соревнования, на котором Экипажи самостоятельно определяют маршрут движения в пределах границ Официальной трассы, где могут располагаться судейские пункты КП и контрольные пункты.
  - о **Точка зрителей** – место, указанное Организатором, приближенное к трассе СУ, удобное для подъезда и просмотра соревнований зрителями и прессой
- 22 **Участник** – лицо управляющее или находящееся в транспортном средстве в ходе соревнования, имеющее действующую Лицензию Водителя ФАМС РК, заявленный на соревнование в качестве Первого или Второго водителя.
- 23 **Финиш** – временем финиша является момент пересечения линии финиша передней осью автомобиля (если другое условие не оговорено в Частном (Дополнительном) Регламенте).
- 24 **Экипаж** - Экипаж автомобиля в трофи-рейде состоит из двух человек, регистрируемых как Первый и Второй Водитель.
- 25 **Экипаж на борту** – термин, означающий, что оба члена экипажа находятся внутри автомобиля на предназначенных для Экипажа местах, выполнив действующие на данном соревновании или СУ требования по безопасности.
- 26 **Этап** - составная часть многоэтапного соревнования, возможность участия в котором определяется Участником самостоятельно.
- 27 **Протест** - любое письменное обращение от Участника (Заявителя) или члена экипажа на имя Руководителя гонки в Коллегию Спортивных Комиссаров с подробным изложением факта нарушения и/или неправильного применения нормативных документов, с перечислением нарушенных и/или неправильно примененных пунктов соответствующих нормативных документов, сопровождаемое обязательной оплатой залогового взноса равного базовому спонсорскому взносу в данной категории.

Протест должен быть подан Офицеру по связи с участниками в течение этапа, к которому он относится. В момент подачи Офицер по связи с участниками обязан проставить на Протесте дату, время и место подачи и принять меры для немедленного информирования Руководителя гонки.

Руководитель гонки на ближайшем заседании Коллегии Спортивных Комиссаров представляет Протест к рассмотрению. Коллегия Спортивных Комиссаров принимает по Протесту решение (предварительно заслушав Участника и/или Экипаж) и информирует Участника и/или Экипаж о принятом решении. Залоговый взнос в случае неудовлетворения Протеста не возвращается.

28 **Пассажир** – лицо, не являющееся Водителем и перевозимое на автомобиле, вес которого (вместе с личным снаряжением) не менее 60 кг. (СК ФАМС)

## СТАТЬЯ 2. ТРЕБОВАНИЯ К ЧАСТНОМУ (ДОПОЛНИТЕЛЬНОМУ) РЕГЛАМЕНТУ.

- 1 Условия публикации.
  - Частные (Дополнительные) Регламенты должны составляться и публиковаться в полном соответствии со всеми требованиями к ним, указанными в Спортивном Кодексе ФАМС РК (СК ФАМС РК) и настоящих Правилах.
- 2 Сроки:
  - Предоставления проекта в ФАМС РК (в комитет по трофи-рейдам) – не позднее, чем за 4 недели до даты окончания приема заявок.
  - Утверждения на комиссии ФАМС РК – не позднее, чем за 3 недели до даты окончания приема заявок.
  - Публикации – не позднее, чем за 2 недели до даты окончания приема заявок.
- 3 Частный (Дополнительный) Регламент разрабатывается Организатором путем дополнения к Настоящим правилам следующей информацией:
  - номер и дата официального согласования ФАМС РК;
  - полное название, статус соревнования и даты проведения;
  - наименование и реквизиты Организатора, адрес и контактные телефоны Секретариата;
  - список членов Оргкомитета с указанием их должностей;
  - список Официальных лиц:
    - о спортивные комиссары,
    - о руководитель гонки,
    - о главный секретарь,
    - о офицер по связи с участниками,
    - о комиссар по безопасности,
    - о главный врач,
    - о технический комиссар,
  - фотографии Руководителя гонки и Офицеров по связи с участниками (может быть заменено бейджами);
  - программа соревнования;
  - официальное время соревнования;
  - количество и типы СУ, ДСУ, ДС, секций;
  - режим работы судейских пунктов;
  - необходимость наличия прибора GPS или иного навигационного оборудования;
  - протяженность СУ, ДСУ, ДС и общая протяженность трассы соревнования;
  - характер грунтов на СУ;
  - особенности классификации;
  - время и место публикации результатов (предварительных и официальных);
  - особенности размещения и обозначения судейских пунктов, коридора, створов и т.п.;
  - виды и условия зачета (личный, командный, дополнительные и т.д.);
  - зачетные группы:
  - условия и сроки подачи заявок;
  - базовые спонсорские взносы и реквизиты для их перечисления;
  - ограничение числа допускаемых автомобилей (если есть);
  - описание страхового покрытия;
  - допускаемые автомобили;
  - порядок старта, межстартовый интервал;
  - расположение Зон Сервиса, если таковые предусмотрены;
  - дополнительные штрафные санкции и пенализация;
  - категории и группы, подлежащие награждению;
  - совмещение соревнования с мотоциклетным;
  - другие дополнения в соответствии с требованиями Правил проведения соревнований по трофи-рейдам.
- 4 Все дополнительные положения должны выделяться в Частном (Дополнительном) Регламенте курсивом. Любые изменения или дополнения Частного (Дополнительного) Регламента должны быть опубликованы в Бюллетене.
- 5 Частным (Дополнительным) Регламентом могут предусматриваться различные штрафы и наказания за нарушения неспортивного характера по представлению КСК.

## СТАТЬЯ 3. АВТОМОБИЛИ.

- 3.1. Транспортные средства, принимающие участие в соревнованиях по трофи-рейдам, подразделяются на следующие Категории и Классы:
  - 3.1.1. Класс ATV - Серийные универсальные транспортные средства, имеющие одно-два места для сидения (мотоциклы, квадроциклы);
  - 3.1.2. Класс Свободный (Свободный класс);
  - 3.1.3. Категория TP1 - Серийные автомобили, не имеющие специальной подготовки.
  - 3.1.4. Категория TP2 - Серийные автомобили, специально подготовленные для участия в соревнованиях по трофи-рейдам.
  - 3.1.5. Категория TP3 - Серийные автомобили, подготовка которых не соответствует требованиям для категории TP 2 и прототипы свободной конструкции.
  - 3.1.6. Категория SSV
- 3.2. Зачетные Категории в Официальных соревнованиях\* формируются из транспортных средств п3.1.1-п3.1.6.
- 3.3. Все случаи несоответствия заявленного транспортного средства указанной в Заявке Категории/Классу рассматриваются до начала соревнования по представлению Технической Комиссии Коллегией Спортивных Комиссаров, которая имеет право перевести данный автомобиль в другую Зачетную Категорию, указанную в Частном (Дополнительном) Регламенте или не допустить к соревнованию. Участники Групп TP2 имеют право до окончания административных и технических проверок перевести свой автомобиль в Группу TP3, а TP1 в Свободный класс.
- 3.4. Подготовка транспортных средств, класс ATV, Свободный класс, TP1, TP2 и TP3, SSV ведётся в соответствии с Техническими требованиями к автомобилям, участвующим в открытом Чемпионате РК по трофи-рейдам\* – см на официальном сайте Организатора.
- 3.5. Замена транспортного средства в ходе одного соревнования запрещена.
- 3.6. Разрешена замена транспортного средства в многоэтапном соревновании. При этом, если вновь заявленное транспортное средство соответствует раннее заявленной категории, то очки заработанные Участниками суммируются с уже заработанным.
- 3.7. Если вновь заявленное транспортное средство не соответствует раннее заявленной категории, то очки Участникам начисляются в зачет категории, в которой стартовал вновь заявленный автомобиль, не суммируя с ранее набранными.

## СТАТЬЯ 4. УЧАСТНИКИ. ЭКИПАЖИ.

- 4.1. К участию в соревнованиях по трофи-рейдам допускаются юридические или физические лица, имеющие Лицензию Водителя или Участника ФАМС РК
- 4.2. Заявитель несет солидарную ответственность за действия, как всего Экипажа, так и всех лиц, обеспечивающих их участие в соревнованиях.
- 4.3. Все члены экипажа, имеющие водительское удостоверение, имеют право управлять автомобилем в ходе соревнования.
- 4.4. Первый Водитель, указанный в заявочной форме, несет всю ответственность за данный Экипаж в течение всего соревнования.
- 4.5. Если один из членов экипажа выбывает из соревнований и/или если на борт автомобиля принимается третье лицо (за исключением тех случаев, когда происходит транспортировка раненого или пострадавшего, и других форс-мажорных случаев), то Экипаж, может быть, подвергнут пенализации, в соответствии с Таблицей пенализаций.
- 4.6. Любой обман, некорректное или неспортивное поведение, совершенное Участником будет рассматриваться Коллегией Спортивных Комиссаров. Наказанием за вышеперечисленные действия может стать любое наказание в соответствии с СК ФАМС РК, вплоть до исключения из соревнования.

## СТАТЬЯ 5. ЗАЯВКИ. СПОНСОРСКИЕ ВЗНОСЫ.

- 5.1. Заявитель или любое лицо, обладающее действующей Лицензией Водителя и желающее принять участие в соревнованиях должно отослать в Секретариат соревнования заполненную должным образом Заявку на участие, сопровождаемую базовым спонсорским взносом.
- 5.2. Организатор обязан опубликовать заявочную форму в сети Интернет одновременно с объявлением о начале приема заявок или иным образом обеспечить получение заявочной формы Участниками, желающими принять участие в трофи-рейде. Допускается использование Стандартной заявочной формы.
- 5.3. Заявка является договором между Участником и Организатором. Заявка обязывает Участника принять участие в соревновании, а Организатора – выполнить по отношению к Участнику все положения Спортивного Кодекса ФАМС РК, настоящих Правил и Частного (Дополнительного) Регламента соревнования.
- 5.4. Фактом подписания заявочной формы Участник и все члены экипажа подпадают под спортивную юрисдикцию ФАМС РК и обязуются соблюдать положения СК ФАМС РК, настоящих Правил и Частного (Дополнительного) Регламента соревнования.

- 5.5. Организатор не несет ответственности за ущерб и повреждения, причиненные Участникам и их имуществу. Все Экипажи принимают участие в соревновании на свой собственный риск. Своей подписью на заявочной форме Участник 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 ФАМС РК, Организатору, Официальным лицам и другим Участникам соревнования.
- 5.6. Предварительная заявка может быть передана Участником или Заявителем Организатору по факсу или электронной почте. Организатор обязан опубликовать в Частном (Дополнительном) Регламенте номер факса и адрес электронной почты, по которым могут быть направлены заявки. Если заявочная форма была передана по факсу или электронной почте, то оригинал заявочной формы должен быть представлен организатору во время Административных проверок, при этом датой подачи заявки считается дата отправки заявочной Формы по факсу или по электронной почте.
- 5.7. Предварительная заявка должна содержать следующие сведения:
- фамилия, имя, гражданство, номер Лицензии Водителя, адрес для сообщений, контактный телефон для каждого члена экипажа;
  - информацию о спортивном автомобиле (марка, модель, группа подготовки);
- 5.8. Окончательная Заявка (оригинал, стандартная форма) должна поступить к Организатору не позднее Административной проверки.
- 5.9. Заявка на участие в соревновании принимается только в случае, если она сопровождается оплатой 50% базового спонсорского взноса. Заявки, не подтвержденные спонсорским взносом, считаются принятыми условно.
- 5.10. Разрешается заменять 2-го Водителя только до завершения Административных проверок. Замена двух членов экипажа, а так же замена 1-го Водителя может производиться в те же сроки только с разрешения Организатора. Такое разрешение оформляется в письменном виде и становится неотъемлемой частью Заявки.
- 5.11. До прохождения Административных проверок Участник имеет право заменить транспортное средство другим, той же зачетной группы. Замена на транспортное средство другой зачетной группы возможна только с разрешения Руководителя гонки (см п 3.5.-3.7.).
- 5.12. Предварительный список заявленных Участников Официальных соревнований ФАМС РК должен быть опубликован не позднее, чем за 5 дней до начала соревнования.
- 5.13. Организатор обязан в Частном (Дополнительном) Регламенте определить размер базового спонсорского взноса. Организатор вправе предусмотреть в Частном (Дополнительном) Регламенте размер и сроки оплаты минимального и максимального спонсорских взносов. Никакой (в том числе и максимальный, включая обязательные дополнительные взносы, но не включая возвратные взносы) Спонсорский взнос не должен превышать 50000 тенге.
- 5.14. Спонсорские взносы возвращаются полностью:
- кандидатам, у которых не была принята Заявка на участие в соревнованиях;
  - в случае если соревнование не состоялось или перенесено более чем на 24 часа.
- 5.15. Участник, который не смог участвовать в соревновании по причине официально подтвержденного форс-мажора, имеет право на возврат 50% уплаченного им взноса за каждый не участвующий Экипаж.
- 5.15.1. Участник, прошедший АП и ТИ, получивший стартовые номера и отказавшийся от участия в соревнованиях (по любой причине) лишается права на возврат спонсорского взноса.
- 5.16. Неявка на этап официального соревнования Первого водителя, включенного в предварительный список заявленных Экипажей, без уважительной причины, может повлечь временную дисквалификацию этого Водителя Спортивными комиссарами. Такая временная дисквалификация будет действовать до уплаты им Организатору этого этапа денежного штрафа в размере величины базового спонсорского взноса, установленной для этапов этого официального соревнования
- 5.17. Возврат спонсорских взносов производится в течение 1-го месяца со дня окончания соревнования.
- 5.18. Организатор имеет право предусмотреть в Частном (Дополнительном) регламенте дополнительные взносы (обязательные и необязательные) за автомобили сервиса, транспортировку, питание, бронирование гостиницы, **возвратные экологические взносы** и т. д. Информация об обязательных дополнительных взносах должна быть доведена до сведения предполагаемых Участников до начала приема заявок. Введение обязательных дополнительных взносов, не опубликованных до начала приема заявок не допускается. Участник вправе отказаться от внесения необязательных дополнительных взносов.

## СТАТЬЯ 6. ИДЕНТИФИКАЦИЯ. РЕКЛАМА.

- 6.1. Организатор предоставляет каждому Экипажу для автомобиля стартовые номера и возможно эмблему соревнования.
- 6.2. Эмблемы соревнования должны включать в себя статус соревнования, официальное название соревнования, символику ФАМС РК, Организатора, название (и/или логотип) Генерального Спонсора и располагаются на передней 1/3 части капота автомобиля.

- 6.3. Стартовые номера должны быть расположены на передних дверях автомобиля, а также рекомендуется дублироваться на лобовом стекле в верхнем левом углу (Рекомендуемый размер цифр 75X35 мм с шириной штриха не менее 10 мм).
- 6.4. Если во время соревнований обнаружится неправильное расположение или отсутствие эмблем соревнования / стартового номера, то: при первом нарушении будет взиматься штраф в размере 10% от базового спонсорского взноса, второй – 50%, третий – исключение из соревнования. Каждое из нарушений должно быть устранено до старта следующей секции/СУ.
- 6.5. Фамилии и имена (псевдонимы) Первого и Второго водителей и их национальные флаги должны располагаться с обеих сторон автомобиля на передних крыльях и/или задних боковых стеклах (поверхностях) автомобиля. За нарушение данного требования взимается штраф в размере 10% от базового спонсорского взноса (для категорий TP2 и TP3).
- 6.6. Рекомендуются специальный документ, называемый "Идентификационной Картой", который включает в себя: недавние фотографии, фамилии, имена (псевдонимы) и подписи членов экипажа, гос. номер, марку, Зачетную группу и стартовый номер автомобиля, должен быть прикреплен к автомобилю во время соревнования. Идентификационная Карта располагается в правом нижнем углу лобового стекла или же на кузове, недалеко от правого нижнего угла лобового стекла, или на правом заднем боковом стекле автомобиля. В случаях, когда размещение Идентификационной Карты в указанных выше местах невозможно из-за конструктивных особенностей автомобиля или ограничивает обзор - Технический Комиссар совместно с Экипажем находит приемлемое для обеих сторон место ее размещения. За отсутствие Идентификационной Карты в одном из вышеуказанных мест взимается штраф в размере 10% от базового спонсорского взноса, при повторном нарушении Экипаж исключается из соревнования.
- 6.7. Организатор имеет право ввести индивидуальные дополнительные идентификационные знаки (браслеты, бэйджи и т.д.) для Участников. За нарушение идентификации, может быть наложен штраф в размере до 10% от базового спонсорского взноса.
- 6.8. Шасси, блок двигателя и другие агрегаты, и оборудование, могут быть проверены и промаркированы в любой момент соревнования.

**6.A.** Участникам позволяется установить любой вид рекламы на свои транспортные средства, при условии, что:

- реклама не противоречит законодательству РК;
- реклама не носит оскорбительный характер;
- реклама не занимает области, зарезервированные для размещения обязательной рекламы

Организатора;

- реклама не мешает обзору через стекла автомобиля членам экипажа;
- не является конкурентной относительно обязательной и не обязательной.

Для размещения обязательной и необязательной рекламы каждый Экипаж обязан зарезервировать места на транспортном средстве и обеспечить ее правильное размещение.

**Обязательная реклама не может быть отклонена Участниками, ни при каких обстоятельствах:**

**Старая реклама:**

- транспортное средство Участника может иметь рекламу предыдущих соревнований, если это не вызывает возражения Организаторов.

Участники с грязной рекламой и грязными стартовыми номерами не допускаются к старту СУ.

Запрещается снимать стартовые номера и/или обязательную рекламу до момента официального окончания соревнования (награждения).

Сами Участники могут быть рекламоносителями посредством униформы, предоставленной спонсорами. Отказ от нее не допустим. Униформа должна быть одета на Официальном открытии соревнований и на торжественном награждении.

- 6.9. Места, зарезервированные Организатором для Обязательной рекламы (которые не могут быть заняты) находятся:
  - 1/3 передней части капота по всей ширине
  - на эмблемах соревнования - полоса 9X43см по нижнему краю эмблемы.
  - на панно со стартовыми номерами - полоса 14X50см над или под цифрами номера (может быть разделена и расположена сверху и снизу)
  - две полосы 10X25см, расположенные по бокам верхней части лобового стекла. В случаях конструктивной особенности автомобилей, имеющих ограниченный обзор из-за размещения обязательной рекламы, Технический Комиссар совместно с Экипажем находит приемлемое для обеих сторон место ее размещения.
- 6.10. Места Необязательной рекламы: два панно размерами 50X52 см резервируются на задних дверях и крыльях автомобиля. Организатор имеет право разбить данное панно на несколько частей с сохранением общей площади.
- 6.11. Отказ Участником от необязательной рекламы – влечет увеличение базового спонсорского взноса (если иное не оговорено в Частном (Дополнительном) Регламенте) на 100%.
- 6.12. Экипажи несут ответственность за надлежащее размещение рекламы во время соревнования. За отсутствие рекламы и/или за неправильное ее размещение, будет взиматься штраф в размере 10%



от базового спонсорского взноса (1-е нарушение), и штраф в размере 100% от базового спонсорского взноса (за повторное нарушение). Если реклама была утеряна или повреждена, но Организатор не предоставил Экипажу дополнительные материалы для ее восстановления, то повторно Экипаж не штрафуются.

## СТАТЬЯ 7. СТРАХОВАНИЕ.

- 7.1. Организатору *рекомендуется* производить за счет спонсорских взносов страхование гражданской ответственности Участников перед третьими лицами на время проведения соревнования. Это страхование должно действовать как на дорожных секторах, так и на специальных участках, однако ответственность за ущерб, причиненный Участниками третьим лицам в любое время до старта и после финиша соревнования, страхуется Участниками самостоятельно (на каждый автомобиль Участник обязательно должен иметь полис обязательного страхования гражданской ответственности).
- 7.2. Если Частный (Дополнительный) Регламент соревнования не предусматривает наличия действующей в период проведения соревнования медицинской страховки у всех Участников, то Организатору *рекомендуется* обеспечить подобную страховку (медицинскую, списком на обеспечение оказания медицинской помощи и медицинскую эвакуацию) своими силами.
- 7.3. В сертификат водителя ФАМС РК включен обязательный страховой полис от травм и несчастных случаев, включающий в себя спортивные риски. Сумма страхового вознаграждения может быть увеличена по просьбе участника при подаче заявки на сертификат.

## СТАТЬЯ 8. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ.

- 8.1. Все Экипажи, принимающие участие в соревновании по трофи-рейдам, должны быть представлены на Технической Инспекции (ТИ) и на Административных проверках (АП) либо Участником, либо Представителем Участника.
  - 8.1.1. На ТИ заявленное транспортное средство должно быть представлено в готовом к старту состоянии, т.е. выданные Организатором стикеры должны быть наклеены в определенных местах (схема предоставляется Организатором), все обязательное и дополнительное оборудование, а также запчасти и инструменты должны быть надежно закреплены.
- 8.2. Все Экипажи обязаны пройти АП и ТИ в рамках расписания соревнования.

В случае прохождения АП и ТИ вне расписания, но в рамках их работы Экипаж будет оштрафован на 50% базового взноса. За прохождение повторной технической инспекции после окончания работы ТИ установлен дополнительный денежный взнос в размере 50 % от суммы базового спонсорского взноса.

Любой Экипаж, не прошедший АП и/или ТИ к старту соревнования не допускается.

В случае не прохождения Экипажем АП и ТИ в рамках их работы КСК вправе назначить дополнительное время прохождения АП и ТИ для Экипажей, подтвердивших форс-мажорные обстоятельства.

За прохождение повторной технической инспекции в рамках работы ТИ установлен дополнительный взнос в размере 10 % от суммы базового спонсорского взноса.
- 8.3. На АП Участник обязан предоставить следующие документы:
  - \* - лицензии Водителя ФАМС РК;
  - водительские удостоверения соответствующих категорий;
  - документ о принадлежности транспортного средства (свидетельство о регистрации, доверенность и т.д.);
  - техпаспорт ФАМС РК или ФИА на заявленное транспортное средство (возможно предоставления действующего талон ТО Государственного образца);
  - другие документы, оговоренные в Частном (Дополнительном) Регламенте соревнования.
- 8.4. Только Экипажи, прошедшие АП, допускаются на ТИ. Участник несет ответственность за соответствие его транспортного средства техническим требованиям. Факт явки на предстартовую ТИ расценивается как заявление Участника о соответствии его транспортного средства техническим требованиям и требованиям безопасности. Предстартовая ТИ носит общий характер. На ней проводится идентификация марки и модели транспортного средства, проверка транспортного средства на соответствие требованиям безопасности, и принадлежность к группе в которую транспортное средство было заявлено. При прохождении предстартовой ТИ, если транспортное средство признано несоответствующим требованиям безопасности и/или техническим требованиям к указанной в Заявке группе, Технический Комиссар может назначить срок, в течение которого могут быть устранены выявленные недостатки, но не позднее, чем за 1 час до старта первой секции.
- 8.5. Дополнительные проверки Экипажа и технического состояния транспортного средства могут быть назначены КСК в любое время на всем протяжении соревнования. При выявлении на дополнительных технических проверках несоответствия зачетной группе и/или условиям безопасности, такое транспортное средство к старту на следующий СУ не допускается до устранения

выявленных несоответствий. Результаты предыдущих СУ аннулируются. При этом установленное время старта и разрешенное время опоздания на старт не изменяются.

- 8.6. Участник несет ответственность за соответствие его транспортного средства техническим требованиям и требованиям безопасности в течение всего соревнования. Факт явки на старт любого СУ после прохождения любых проверок расценивается как заявление Участника о соответствии его транспортного средства техническим требованиям и требованиям по безопасности.
- 8.7. Если на ТИ проводятся идентифицирующие маркировки, то Экипаж несет ответственность за их сохранность до конца соревнования. Маркировки должны быть выполнены таким образом, чтобы в разумной мере исключить как возможность их подделок так и возможность их случайной утраты (уничтожения). При отсутствии данных маркировок, Экипаж будет исключен из соревнования, а Участник извещен об этом в письменной форме.
- 8.8. Если обнаружится, что Экипаж совершил обман, в частности предоставил ложную маркировку, то этот Экипаж будет исключен из соревнования.
- 8.9. Полная проверка Технического соответствия транспортного средства, занявших первые места в общей квалификации или занявших первые места в Зачетной группе, а также любых других Экипажей может назначаться:
  - решением Коллегии Спортивных Комиссаров по предложению Руководителя гонки;
  - решением Руководителя гонки на основании поданного Протеста;

## СТАТЬЯ 9. ДОРОЖНАЯ КНИГА.

- 9.1. Дорожная книга – это документ, который определяет маршрут движения Экипажей и особенности прохождения трассы соревнования. Порядок выдачи Дорожной Книги оговаривается Частным (Дополнительным) Регламентом.
- 9.2. Дорожная книга (если она предусмотрена условиями соревнований) может быть в виде легенды прохождения маршрута и/или перечня обязательных для прохождения точек, может определять порядок прохождения точек, определять допустимое отклонение от заданного маршрута, контрольные пункты. Дорожная книга может иметь приложения в виде картографических или иных материалов. При наличии в Дорожной книге ссылок на географические пункты или названия Организатор обязан обеспечить всех Экипажи одинаковыми картографическими материалами.
- 9.3. В Частном (Дополнительном) Регламенте предусматривается пенализация за отклонения от предписанного Дорожной Книгой маршрута.
- 9.4. Организатор соревнования должен гарантировать Участникам соревнования или лицам, планирующим участвовать в соревновании равные условия получения информации о маршруте.
- 9.5. Для обеспечения Участников соревнования своевременной информацией Организатор обязан осуществить проверку Дорожной Книги перед соревнованием.
- 9.6. Дорожная Книга должна описывать границы Навигационного СУ (если применяется). Район внутри описанных границ является официальной трассой Навигационного СУ.
- 9.7. В местах, где невозможно точно описать местность, Организатор должен указывать точки GPS. Все GPS - координаты должны выдаваться экипажам в формате WGS – 84 в виде – градусы, минуты, доли минут (ДД ММ, ммм). Организатор обязан предоставить письменные данные для загрузки приборов GPS. В Частном (Дополнительном) Регламенте Организатор заблаговременно должен объявить о необходимости наличия прибора GPS и возможности их электронной загрузки.
- 9.8. Расположение контрольных и судейских пунктов (если предусмотрены условиями соревнований) должно быть точно указано в Дорожной Книге с использованием ссылок на материалы гонки (географические (широта и долгота) координаты, указание места на карте).
- 9.9. В Частном (Дополнительном) Регламенте могут быть оговорены ограничения и/или условия ознакомления с трассой.

## СТАТЬЯ 10. СТАРТ И ФИНИШ.

- 10.1. Если формат соревнования предполагает отдельный старт, то порядок старта и интервал оговаривается в Частном (Дополнительном) Регламенте или срочным бюллетенем перед началом соревнований или каждого СУ. При определении порядка старта могут учитываться результаты, показанные на предыдущих СУ.
- 10.2. На старте каждого СУ/Секции (в случае отдельного старта) Экипажи должны стартовать с рекомендованным интервалом не менее 1-ой минуты (за исключением кольцевой гонки).
- 10.3. Если организация трассы позволяет провести одновременный старт Экипажей, и при этом не будут нарушены меры безопасности, а сам по себе старт не даст преимущества одного Экипажа перед другим, то возможен общий старт всех Экипажей. Процедура старта оговаривается Частным (Дополнительным) Регламентом.
- 10.4. Любой Экипаж, прибывший на старт с опозданием пенализируется в соответствии с Таблицей пенализации.
- 10.5. На старте СУ Экипаж должен находиться на борту автомобиля в полном составе и выполнить требования безопасности (водители пристегнуты ремнями безопасности, шлемы одеты и застегнуты,

фары включены и т.п.). Нарушения данного требования пенализируются в соответствии с Таблицей пенализации.

- 10.6. На старте СУ автомобиль с Экипажем на борту останавливается перед означенной линией старта и подает Контрольную Карту (Карнет) Судье, если она была выдана заранее, или получает ее у Судьи старта. В Контрольной Карте Экипажу отмечается время прибытия на судейский пункт (отметка КВ) и назначается время старта в ближайшую возможную целую минуту (если КВ перед стартом предусмотрен по условиям соревнований). Судья вносит предписанное время старта в Контрольную Карту (часы и минуты) и 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.
- 10.7. Если Экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала, налагается пенализация 2-е минуты.
- 10.8. Время старта на СУ может быть изменено только по решению Судьи.
- 10.9. Фальстарт (начало движения в зачетном направлении до подачи Судьей стартовой команды) наказывается в соответствии с Таблицей пенализаций.
- 10.10. Экипаж, отказывающийся стартовать на СУ в предписанное время и с предписанной позиции, наказывается в соответствии с Таблицей пенализаций.
- 10.11. Обязательным условием является нахождение в автомобиле в момент финиша обоим членам экипажа, выполнившим требования безопасности. Нарушение данного требования пенализируется в соответствии с Таблицей пенализации.
- 10.12. После прохождения финишного створа Экипаж должен остановиться и получить отметку в КК (Карнете), не создавая помех для финиша других Участников, и сдать (если требуется по условиям соревнований) КК, флеш-карту с отснятыми КТ, и, при необходимости GPS или другое оборудование.
- 10.13. Организатор размещением пунктов СТАРТ и ФИНИШ должен обеспечить возможность Экипажам и Судьям выполнить описанные выше условия.

## СТАТЬЯ 11. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ.

- 11.1. Во время проведения соревнования запрещается перевозить любым способом заявленные в соревновании транспортные средства (под угрозой исключения), кроме случаев, оговоренных в Частном (Дополнительном) Регламенте. Перевозкой транспортного средства считается любая транспортировка транспортного средства на расстояние более 100 м, при которой менее 3 его колес контактируют с покрытием, по которому осуществляется движение.
- 11.2. Все передвижения транспортных средств Участников во время соревнований осуществляются с включенным ближним светом основных фар. Исключения допускаются при преодолении бродов и пользовании электрической лебедкой.
- 11.3. Запрещено использование не предусмотренного ПДД осветительного оборудования при движении по дорогам общего пользования.

## СТАТЬЯ 12. ПОМОЩЬ.

- 12.1. Ремонт транспортного средства разрешен в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещенных данными Правилами и/или Частным (Дополнительным) Регламентом. Условия заправки топливом оговариваются Частным (Дополнительным) Регламентом.
- 12.2. В соревнованиях буксировка на СУ одного транспортного средства другим разрешается только тем Участникам, которые стартовали на данном СУ и еще не финишировали. За проезд через любой судейский пункт на буксире налагается пенализация в соответствии с Таблицей пенализаций.
- 12.3. Передача денег, медикаментов, одежды, пищи и напитков от/для Экипажа разрешена в течение всего соревнования.
- 12.4. Сервис.
  - 12.4.1. Сервис на навигационных СУ может быть разрешен только в специально отведенной зоне сервиса. На линейных СУ сервис запрещен.
  - 12.4.2. Любое отмеченное нарушение, касающееся сервиса, ведет к пенализации в соответствии с Таблицей пенализаций
  - 12.4.3. Запрещается расположение (размещение, установка) любых материалов, запасных частей, инструментов или оборудования на СУ.
  - 12.4.4. Автомобили сервиса должны быть ясно идентифицированы при помощи соответствующих эмблем, выдаваемых Организатором, и закрепленных в определенных Частным (Дополнительным) Регламентом местах. Количество автомобилей сервиса может ограничиваться в Частном (Дополнительном) Регламенте.
  - 12.4.5. Остальные машины команд могут идентифицироваться при помощи эмблем "Сопровождение", выдаваемых Организатором.
  - 12.4.6. В Частном (Дополнительном) Регламенте соревнования Организатор должен указать расположение всех Зон/Парков Сервиса. Только на навигационных СУ Зоны Сервиса могут быть расположены в непосредственной близости к трассе СУ (например, Точка

зрителей или промежуточный финиш).

- 12.4.7. Во всех Зонах/Парках Сервиса скорость ограничена 30 км/ч. При наличии дополнительных взносов за автомобили сервиса/сопровождения Организатор обязан обеспечить проезд и зарезервировать место для Участников с помощью разметки, пропускного режима и т.д. Организаторам рекомендуется предусматривать отдельный проезд для соревнующихся транспортных средств и отдельный – для служб и зрителей.
- 12.5. **«Зеленый ОК» и «SOS». Экипаж обязан иметь в транспортном средстве символы «ОК» зеленого цвета и «SOS» красного цвета, выполненные на плотной ламинированной бумаге форматом А4 или на другом прочном материале. Наличие знаков проверяется на ТИ.**
- 12.5.1. В случае аварии или остановки на трассе СУ при отсутствии пострадавших и отсутствии необходимости оказания помощи, любой член экипажа должен показывать знак "ОК" всем следующим Экипажам и вертолету (если применяется), либо этот знак должен быть закреплен на хорошо просматриваемой части автомобиля.
- 12.5.2. Если Экипаж покидает свое транспортное средство более чем на 10 минут, то знак "ОК" должен, по возможности, располагаться так, чтобы его могли хорошо видеть другие проезжающие Экипажи.
- 12.5.3. 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 "ОК".
- 12.5.4. Экипаж, следующий за потерпевшим аварию автомобилем, обязан:
- 12.5.4.1. В случае если ему был показан зеленый знак "ОК" – проследовать по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии;
- 12.5.4.2. В случае если ему был показан SOS – остановиться, принять меры по оказанию помощи. При наличии средств связи – сообщить об аварии Официальным лицам соревнования. По необходимости – дождаться прибытия медицинской помощи. Продолжить движение по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии.
- 12.5.4.3. В случае отсутствия какого-либо из этих знаков Участник обязан остановиться и убедиться в том, что Экипаж не нуждается в помощи.
- 12.5.5. Все последующие Экипажи (следующие за потерпевшим аварию транспортным средством) обязаны:
- 12.5.5.1. В случае если им был показан зеленый знак "ОК" – проследовать по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии;
- 12.5.5.2. В случае если им был показан SOS или сигнализация отсутствовала – остановиться. При наличии средств связи – сообщить об аварии Официальным лицам соревнования. Продолжить движение по маршруту до ближайшего судейского пункта, где сообщить об аварии.
- 12.5.6. За невыполнение требований п.12.5 Экипаж может быть подвергнут пенализации в соответствии с Таблицей пенализаций.
- 12.6. В случае проведения соревнований на территории, где не действует сотовая связь, Организатору рекомендуется организовать радиосвязь и расположить ее на Маршруте соревнований так, чтобы в экстренных случаях Участники или Судьи на судейских пунктах могли связаться с Организатором соревнования непосредственно, либо передать им экстренное сообщение. В аномальных геомагнитных зонах, где затруднена радиосвязь, Организатору рекомендуется предложить другие варианты осуществления передачи и получения информации Участник-Организатор в экстренных случаях.

## СТАТЬЯ 13. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА (КАРНЕТ).

- 13.1. На старте соревнования Экипажам выдаются Контрольные Карты (Карнеты), в которых должны быть указаны Нормы времени и нормативы для каждого участка/секции. КК может быть заменена новой на старте следующего СУ/секции. Каждый Экипаж несет ответственность за сохранность Контрольной Карты (Карнета).
- 13.2. Контрольная Карта (Карнет) должна иметь отметки всех судейских и/или контрольных пунктов. За отсутствие отметок или не предъявление Контрольной Карты (Карнета) на любом судейском пункте (за исключением случаев оговоренных данными Правилами) экипаж решением Коллегии Спортивных Комиссаров будет, подвергнут пенализации, вплоть до исключения.
- 13.3. Любые исправления или изменение данных в Контрольной Карте (Карнете) наказываются в соответствии с Таблицей пенализаций, за исключением случаев, когда это исправление внесено Судьей на судейском пункте и заверено его подписью.
- 13.4. Только Экипаж является ответственным за подачу Контрольной Карты на судейских пунктах и правильность вносимых данных. Только Судьям на судейских пунктах разрешается вносить данные в Контрольные Карты (Карнеты).
- 13.5. Экипаж, прибывший в лагерь соревнования и не получивший отметку на финише секции, обязан сдать Контрольную Карту в Секретариат соревнования сразу по прибытии в Лагерь в срок не менее 1

часа до старта следующего СУ/ДСУ. Экипаж, не выполнивший данное требование, пенализируется в соответствии с Таблицей пенализаций.

- 13.6. Экипаж, выбывший из соревнования, обязан в кратчайшие сроки сдать Контрольную Карту Официальным лицам с собственноручной записью о причинах схода. Нарушения данного требования рассматриваются КСК

## СТАТЬЯ 14. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ.

- 14.1. Все судейские пункты, т.е. пункты Контроля Времени (КВ) (если предусмотрено условиями соревнований), старт и финиш Специальных Участков(СУ), пункты Контроля Прохождения (КП), рекомендуется обозначать стандартными знаками. На традиционных соревнованиях допускается иное, оговоренное в Частном (Дополнительном) Регламенте, обозначение судейских пунктов.

14.1.1. Для судейских пунктов КВ (если предусмотрено условиями соревнований), Финиш начало Зоны контроля обозначать знаками на желтом фоне. Через 30-50 м от желтых знаков находится судейский пункт, обозначенный знаками на красном фоне. Окончание Зоны контроля, примерно через 10 м после судейского пункта, обозначать знаками белого/бежевого цвета с тремя черными диагональными полосами.

14.1.2. Максимальная ширина Зоны контроля судейских пунктов КВ, Старт, Финиш не должна превышать 50 м. Рекомендуется створ Зоны контроля обозначать двумя знаками. В случае невозможности обозначить створ контрольной зоны двумя знаками, знаки располагаются справа по направлению зачетного движения, контрольная зона ограничивается другими способами. Въезжать и покидать контрольную зону Экипажи должны только в том направлении, которое обозначено в Дорожной Книге. После получения отметки повторный въезд в эту контрольную зону запрещается. Нарушение пенализируется в соответствии с Таблицей пенализации.

14.1.3. Вся Зона контроля, т.е. пространство между первыми желтыми и последними белым/бежевым знаками считается зоной Закрытого Парка. Время пребывания в Зоне контроля не должно превышать время, необходимого для проведения процедуры, предусмотренной для данного судейского пункта (отметка в Контрольной Карте, старт и т. д.).

14.1.4. Способ обозначения контрольной зоны судейского пункта КП оговаривается Частным (Дополнительным) Регламентом.

- 14.2. Экипажи обязаны подчиняться указаниям судей. В случае неподчинения, Экипаж наказывается в соответствии с Таблицей пенализаций. Экипаж вправе потребовать от Судьи внесения в Контрольную Карту отметки (время и место) о выполнении указаний, которые могут привести к пенализации данного Экипажа. Судьи не имеют права отказать Экипажу в данной отметке.

- 14.3. Судьи не должны давать Экипажам никаких комментариев относительно времени их отметки, Регламента, маршрута и выполнения расписания.

- 14.4. КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ (КВ) (если предусмотрено условиями соревнований и оговорено в Частном (Дополнительном) Регламенте).

14.4.1. На судейском пункте Контроля Времени (КВ) отмечается точное время прибытия, т.е. то время, когда Участник подал Контрольную Карту (Карнет) Судье. Данные заносятся в Контрольную Карту (Карнет) только в том случае, если автомобиль и все члены экипажа находятся в контрольной зоне в непосредственной близости от судейского пункта.

14.4.2. Время отметки на КВ определяется с точностью до целой минуты в следующем виде: от 00ч 01мин до 24ч 00мин.

14.4.3. Расчет времени прибытия в контрольную зону - обязанность только Экипажей, которые имеют право сверяться с официальными часами судейского пункта.

14.4.4. Для расчета времени отметки на КВ необходимо ко времени старта на дорожную секцию прибавить норму времени, отпущенную на проезд данной секции. Временем старта на дорожную секцию является либо время отметки на предыдущем КВ, либо время финиша без учета секунд (для дорожных секций, расположенных между СУ).

14.4.5. Процедура получения отметки Экипажем на судейском пункте начинается с того момента, когда транспортное средство проезжает желтые знаки начала Зоны контроля.

14.4.6. Экипажу запрещено останавливаться между желтыми знаками и судейским пунктом.

14.4.7. Процедура получения отметки выполнена правильно, если в течение расчетной минуты транспортное средство въехало в контрольную зону и любой член экипажа подал Контрольную Карту Судье.

Пример:

время финиша экипажа на СУ - 18:48:35.

норма времени на дорожную секцию - 10 мин.

расчетное время отметки - 18:58

Экипаж обязан въехать в контрольную зону и подать КК между 18:58:00 и 18:58:59

14.4.8. Любое различие между расчетным временем отметки и реальным временем отметки пенализируется в размере 1 минута пенализации за 1 минуту или часть минуты отклонения.

14.4.9. Пенализация, начисленная на дорожных секциях, прибавляется ко времени прохождения последующего СУ, а в случае отсутствия последующего СУ – ко времени прохождения предыдущего СУ.

#### 14.5. КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ (КП) (если предусмотрено условиями соревнований и оговорено в Частном (Дополнительном) Регламенте).

14.5.1. Для контроля за соблюдением Экипажами маршрута, на трассе могут быть расположены судейские пункты КП. Местоположение и порядковые номера КП указываются в Дорожной книге. Рекомендуется каждый пункт КП обозначать координатами GPS.

14.5.2. Знаки контрольной зоны КП располагать следующим образом:

- 1-2 желтых знака "КП" (начало Зоны контроля)
- через 10 м 1-2 красных знака "КП" (судейский пункт Контроля Прохождения)

В случае если КП предусматривает процедуру отметки, то Экипаж обязан остановиться возле красного знака "КП" и предъявить Контрольную Карту (Карнет) Судье для проставления отметки.

14.5.3. Процедура отметки на КП и условия ее получения оговариваются Частным (Дополнительным) Регламентом.

14.5.4. Время закрытия судейского пункта КП определяется Частным (Дополнительным) Регламентом.

14.5.5. Пенализация за каждый пропущенный пункт КП указывается в Таблице пенализаций. Пенализация за пропуск КП на временном навигационном СУ оговаривается в Частном (Дополнительном) Регламенте.

14.5.6. На трассе соревнования также могут располагаться Пункты Внезапного Контроля Прохождения (ВКП), не указанные в Дорожной Книге. Такие судейские пункты располагаются на трассе таким образом, чтобы маршрут всех Участников (с учетом соблюдения ширины коридора) обязательно предполагал проезд через них. Обозначение и процедура отметки на таких пунктах оговаривается Частным (Дополнительным) Регламентом.

14.5.7. На навигационных СУ могут быть расположены контрольные пункты без судей (КТ). Способы отметки на них оговаривается в Частном (Дополнительном) Регламенте. Если это фото точка, то процедура контроля прохождения Экипажем таких пунктов см пояснение.

### **Пояснение**

*Для Участников соревнований необходимо иметь цифровой фотоаппарат, и две (одна основная, одна запасная) "чистых" специально для фотографирования контрольных точек флэш-карты. **Запрещается** сдавать флэш-карты с посторонними фотографиями. Фотографии предыдущих СУ данного соревнования допускается и рекомендуется сохранять в случае, если у Организатора не будет возможности "скачать" и сохранить в "архиве" компьютера отснятые фототочки. К рассмотрению принимаются только фотографии контрольных точек данного СУ (не более 2-х на одну точку в случае, если Экипаж не уверен, что точка будет читаемой).*

*Во избежание недоразумений и для более четкой обработки фото точек снимки, сделанные на камеру мобильного телефона или видеокамеры с низким разрешением (менее 5 мегапикселей) к рассмотрению приниматься не будут.*

*В случае выхода из строя фотоаппарата Участника в процессе соревнования (утонул, разбился и т.д.), по согласованию с Организатором, можно воспользоваться фотоаппаратом другого Участника. При этом пенализация не будет применяться.*

*КТ представляет собой объект (предмет) выделенный и определенным образом обозначенный Организатором.*

*«Взять» КТ означает сфотографироваться таким образом, чтобы на снимке были четко видны: обозначение КТ, один из членов экипажа, касающийся одновременно обозначения КТ и своего автомобиля с четко видимым стартовым номером*

*Отсутствие или незачет (неубедительный снимок) «обязательных» точек ведет к незачету СУ.*

*Обозначения КТ могут наноситься на стационарные объекты (деревья, столбы, камни, стены и т.д.), а также и на таблички, закрепленные на специальных приспособлениях (стойки, подставки, подвески и т.д.). При этом только сама табличка является непосредственно обозначением КТ. При взятии точки запрещается подтягивать, смещать, переносить, наезжать, менять первоначальное (установленное Организаторами) положение приспособления. В случае, если КТ (колышек, подставка) наклонена, перед тем как сфотографироваться, Экипаж должен вернуть ее в вертикальное положение. Если сама табличка закреплена не жестко, то возможно ее разворачивание. В других случаях, когда обозначения КТ наносятся на стационарные объекты, они, как правило, обводятся контуром (окружность, овал и т.д.). Если обозначение КТ нанесено без контура или контур плохо*

просматривается, то касание должно быть зафиксировано непосредственно к одному из символов написания КТ (буква, цифра и т.д.). Кроме того, снимки, сделанные в «перспективе», когда под сомнением непосредственное касание Участником КТ или автомобиля, к рассмотрению приниматься не будут. Нарушение этих условий ведет к незачету КТ и, как следствие, к пенализации.

В случае, если заданная КТ не найдена (отсутствует по каким-либо причинам: стерлась, уплыла и пр. или просто по ошибке Организатора, задавшего неправильные координаты), а Вы уверены, что находитесь в указанном месте, то Экипажу необходимо сделать следующее:

1. Сфотографировать крупным планом в руке Члена экипажа или на капоте автомобиля показания GPS с координатами заданной КТ и расстоянием до нее от местонахождения Участника (1-е фото);

2. Сфотографировать Члена экипажа с GPS в руке на этом же месте вблизи от автомобиля на расстояние вытянутой руки или ноги так, чтобы хорошо был виден бортовой номер (2-е фото);

Фотографии должны быть сделаны друг за другом через очень малый промежуток времени.

Для категории ATV присутствие Члена Экипажа на фото не требуется.

Такие фото будут считаться основанием для «взятия» КТ (если ее действительно не было).

Если хотя бы один Экипаж в любой категории нашел указанную КТ на данном СУ, сфотографировал ее, то точка считается существующей и зачет КТ будет только по ее фотографии.

## 14.6. КОНТРОЛЬ СКОРОСТИ

14.6.1. На трассе трофи-рейда могут быть применены Зоны Ограничения Скорости (ОС), где ограничивается скорость движения транспортного средства Участников.

Все зоны ОС и лимит скорости должны быть обозначены в Дорожной книге и могут контролироваться Организатором. Способ контроля оговаривается в Частном (Дополнительном) Регламенте. Превышение скорости в зоне ОС сверх разрешенного лимита пенализируется в соответствии с Таблицей пенализации.

- 10 - 20 км/час - 15 минут;
- 21 - 40 км/час - 60 минут;
- свыше 41 км/час - 180 минут

## СТАТЬЯ 15. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УЧАСТКИ (СУ).

15.1. Специальный Участок начинается на судейском пункте Старта и заканчивается пунктом хронометража на финише.

15.2. Соблюдение маршрута на СУ является обязательным (если это оговаривается Частным или Дополнительным Регламентом), нарушение пенализируется, вплоть до исключения из зачета на СУ, на котором такое отклонение было допущено.

15.3. Экипаж, превысивший норматив на СУ, будет исключен из зачета на этом СУ. Организатор не гарантирует работу судейских пунктов для Экипажей, превысивших норматив.

15.4. Во время движения транспортного средства по трассе СУ Участники должны находиться в застегнутых защитных шлемах и находясь в ТС должны быть пристегнутыми ремнями безопасности.

15.5. Время прохождения на СУ определяется с точностью до секунды.

15.6. Изменение норматива на СУ не допускается после старта хотя бы одного Экипажа в данной категории на данном СУ.

15.7. Выезд и нахождение на СУ любых транспортных средств (кроме не финишировавших Участников и по специальному поручению Организаторов) категорически ЗАПРЕЩЕН. Участник также несет ответственность за свою машину технической поддержки, за своих болельщиков и группу поддержки, возможна пенализация вплоть до незачета СУ.

15.8. Прерывание СУ: если спортивное движение на СУ прерывается, то КСК на основании доклада Руководителя гонки, принимает решение:

- о переносе финиша на ближайший предыдущий Судейский пункт, на котором ведется хронометраж;
- об исключении из зачета такого СУ в случае невозможности определения спортивного результата на нем.

15.9. В исключительных случаях, исходя из требований безопасности, Руководитель гонки может прервать СУ на предшествующем пункте Контроля Прохождения, и Экипажи могут продолжать СУ после того, как опасная зона будет пройдена. Спортивный результат будет определяться путем сложения времен частей СУ, на которых осуществлялось движение в спортивном режиме.

15.9.1. Время нейтрализации не учитывается при начислении пенализации за отклонение от норматива. В том случае, если результат СУ определяется временем его прохождения, то время нейтрализации вычитается из показанного результата. Время нейтрализации должно быть отмечено в Контрольной Карте Экипажа и (или) в протоколе Судьи.

15.10. Если норматив на СУ превышает 24 часа, Организатор обязан оговорить в Частном (Дополнительном) Регламенте один или несколько периодов обязательной нейтрализации из расчета не менее 4 часов на каждые 24 часа норматива на СУ.

- 15.11. В том случае, если условиями Частного (Дополнительного) Регламента порядок прохождения нескольких СУ строго определен, то опоздавший более чем на 30 минут Экипаж может быть не допущен к старту на следующие СУ или Секции.
- 15.12. В том случае, если трасса включает в себя проезд по дорогам общего пользования, Организатор обязан принять меры к максимальному сокращению применения дорог общего пользования на СУ, в том числе и путем организации Секции из нескольких СУ с Дорожными секциями.
- 15.13. Организатору рекомендуется устанавливать нормативы для отдельных частей продолжительных СУ с соответствующей установкой судейских пунктов и фиксацией промежуточных результатов (времени) в Контрольной Карте (Карнете) и судейских протоколах.
- 15.14. Время исключения, норматив или одна/несколько норм времени, определенных в Частном (Дополнительном) Регламенте, могут быть изменены Коллегией Спортивных Комиссаров, по предложению Руководителя гонки, но до старта первого Участника.
- 15.15. Участникам при прохождении СУ запрещено использование цепей и других дополнительных устройств противоскольжения. Запрещено также использование в качестве движителя гусениц и любых иных предметов и устройств, кроме пневматических шин, размеры которых определены Техническими требованиями. Разрешено применение плоских прокладок между грунтом и шиной (сэндтраки).
- 15.16. Экипажам запрещается, под угрозой пенализации, вплоть до исключения (определяется Таблицей пенализаций, Частным (Дополнительным) Регламентом и решением КСК): преднамеренно блокировать проезд соревнующихся транспортных средств, или препятствовать обгону другими Участниками.
- 15.17. В случае если Экипаж догнал на трассе впереди идущий Экипаж, то первый обязан предоставить место для обгона, вплоть до полной остановки движения.
- 15.18. В случае если Экипаж застрял, на каком-либо элементе трассы и воспользовался помощью другого (других) Экипажа(-ей), он обязан продолжить движение после помогавших ему Экипажей.
- 15.19. В случае если транспортное средство какого-либо Экипажа по причине технической неисправности не может продолжать движение, Экипаж должен по возможности убрать транспортное средство с проезжей части трассы для беспрепятственного проезда других транспортных средств.
- 15.20. Запрещено размещение людей снаружи автомобиля (на капоте, крыше, бамперах, в грузовом отсеке (для пикапов) и т.д.) во время движения автомобиля. Исключения допускаются только при преодолении бродов и "вывешивании" автомобиля.
- 15.21. Никакое действие любого Участника не должно подвергать любого человека риску и опасности.
- 15.22. Запрещается управление транспортным средством на протяжении всего маршрута в состоянии алкогольного опьянения. Употребление алкоголя не допускается перед началом или в течение любого СУ и перегонного этапа.
- 15.23. Главный Врач соревнований может провести допинг-контроль Участников выборочно или по подозрению, на любом этапе соревнований. Не прошедшие допинг-контроль Участники снимаются с СУ, стартовый взнос не возвращается. Так же Главный Врач соревнований имеет право не допустить или отстранить Участника от участия из-за неудовлетворительного состояния здоровья. Решение Главного Врача является окончательным и не апеллируется.
- 15.24. Участник не должен искать покровительства, влиять, манипулировать, затруднять или препятствовать выполнению обязанностей любого члена оргкомитета Соревнования или Должностных лиц.
- 15.25. *Участник не должен допускать злоупотребления или некорректного поведения перед Должностными лицами и другими Участниками соревнований.*
- 15.26. *Запрещено движение по дорогам общего пользования с асфальтовым покрытием во время прохождения СУ, возможно только их пересечение под прямым углом (исключения: мосты и железнодорожные переезды, обозначенные в дорожной книге или указанные организатором) По указанным дорогам допустимо ехать только во время перегона с соблюдением ПДД Республики Казахстан.*
- 15.27. Во время прохождения СУ Экипажу запрещается связываться с Организаторами и Должностными лицами соревнований по рации или по средствам сотовых или спутниковых телефонов. Исключения составляют п12.5. и12.6. ППТР, связанных с безопасностью.

## СТАТЬЯ 16. СХОДЫ. ЭВАКУАЦИЯ.

- 16.1. Экипаж, выбывший из соревнования по причине схода, обязан информировать об этом при первой возможности Официальное лицо, любыми доступными для него способами.
- 16.2. *Запрещается проведение эвакуации транспортного средства Участником или Организатором с СУ до полного окончания движения Участников по данному СУ. Эвакуационная служба Организатора может начинать движение по СУ с момента официального закрытия финиша на данном СУ. Участники могут начать эвакуационные работы с привлечением посторонних транспортных средств или финишировавших Участников только после получения разрешения Организатора на конкретные действия. Участник попавший в трудное положение и получивший помощь другого*



Участника во время прохождения СУ, уложившись в Контрольное время и самостоятельно финишировавший не получает penalization. Помощь или эвакуация оказанная Организатором или автомобилями, а так же физической силой не заявившихся Лиц (зрителей) ведет к незачету СУ. В экстренных случаях, когда Экипажу угрожает опасность (затопление, перевороты, возгорания и т.п.), действия должны производиться оперативно по обстановке.

16.3. После закрытия финиша СУ при невозможности эвакуировать автомобиль Участника, Организаторы обеспечивают эвакуацию Экипажа с маршрута СУ до базового лагеря или ближайшего населенного пункта в течение 12-ти часов. Экипаж имеет право отказаться от эвакуации, сделав письменное заявление.

## СТАТЬЯ 17. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК (ЗП)

17.1. "Режим Закрытого Парка" действует (если предусмотрено условиями соревнований и оговорено Частным (Дополнительным) Регламентом):

- с момента въезда автомобиля в предстартовую Зону, Зону Регруппинга или Зону Закрытого Парка в конце круга, до момента выезда из этих зон;
- с момента въезда автомобиля в Зону Контроля судейского пункта до момента выезда из нее;
- с момента, когда автомобиль прибудет в Закрытый парк на финише трофи-рейда, до истечения времени установленных сроков подачи протестов и объявления решения Спортивных Комиссаров о снятии «режима Закрытого парка».

17.2. Любое нарушение режима Закрытого Парка наказывается в соответствии с Таблицей пенализаций

17.3. В порядке исключения, с разрешения Технического Комиссара в Закрытом Парке, перед стартом, в зоне Регруппинга и после завершения СУ/секции/этапа Экипажи могут:

- сменить одно или два колеса, используя инструменты, находящиеся в автомобиле;
- сменить лобовое стекло с посторонней помощью.

Данные ремонтные работы необходимо закончить до назначенного времени старта данного Экипажа. Задержка пенализируется в размере одной минуты штрафного времени за каждую минуту или часть минуты.

17.4. В ЗП могут находиться: Официальные лица, выполняющие свои служебные обязанности; Участники только по разрешению или по требованию Официальных лиц. Иные лица допускаются только по разрешению Руководителя гонки.

17.5. Поставив автомобиль в ЗП, все члены экипажа должны немедленно его покинуть; запрещено входить в ЗП повторно. Как исключение, Экипажу может быть разрешен повторный вход в ЗП с целью забрать личные вещи из автомобиля в сопровождении Официальных лиц.

17.6. В ЗП разрешается заводить автомобиль с помощью внешнего аккумулятора, который затем не разрешается брать на борт автомобиля.

17.7. Если Технический Комиссар решит что состояние автомобиля, находящегося в ЗП, 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 будет назначено новое стартовое время.

17.8. Для выезда автомобиля из ЗП перед стартом, после Регруппинга или после завершения этапа, Экипажам разрешен вход в ЗП за 10 минут до предписанного времени. Если ЗП Регруппинга не превышает 30-ти минут, экипажи могут оставаться в этом Парке Регруппинга.

## СТАТЬЯ 18. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.

18.1. Спортивный Результат Экипажа на линейном и/или кольцевом СУ определяется:

### 18.1.1. на линейном СУ:

18.1.1.1 Путем сложения реального времени его прохождения с точностью до секунды и всех пенализаций, относящихся к данному СУ, выраженных во времени.

Экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем СУ, Экипаж со следующим в порядке возрастания результатом - вторым, и т.д.

18.1.1.2 При равенстве результатов у двух и более Экипажей, эти Экипажи делят соответствующие места между собой.

### 18.1.2 на кольцевом СУ:

18.1.2.1 При заданном нормативе времени путем сравнения количества пройденных кругов на данном СУ за минусом всех пенализаций прописанных в Частном регламенте. Экипаж с максимальным результатом будет объявлен победителем СУ, Экипаж со следующим в порядке убывания результатом-вторым, и т.д.

18.1.2.2 При равенстве результатов у двух и более Экипажей сравнивается время нахождения Экипажей на трассе СУ, лучший результат присуждается Экипажу с минимальным временем, Экипаж со следующим в порядке возрастания временем – имеет следующий результат, и т.д.

18.1.2.3 При заданном и выполненном нормативе количества кругов путем сложения реального времени прохождения СУ с точностью до секунды и всех пенализаций, относящихся к данному СУ, выраженных во времени.

Экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем СУ, Экипаж со следующим в порядке возрастания результатом - вторым, и т.д.

18.1.2.4 При новом равенстве результатов у двух и более Экипажей, эти Экипажи делят соответствующие места между собой.

18.2. Спортивный результат Экипажа на Навигационном СУ может определяться одним из нижеследующих способов:

**18.2.1. Количественно-временной навигационный СУ**

18.2.1.1. Результат Экипажа определяется количеством пройденных контрольных пунктов и/или судейских пунктов КП («взятых» точек). Экипаж с максимальным результатом будет объявлен победителем СУ, Экипаж со следующим в порядке убывания результатом - вторым, и т.д.

18.2.1.2. При равенстве результатов у двух и более Экипажей, сравнивается время прохождения Экипажами СУ. Экипаж с минимальным временем будет объявлен победителем СУ, Экипаж со следующим в порядке возрастания временем - вторым, и т.д.

18.2.1.3. При новом равенстве места делятся.

**18.2.2. Временной навигационный СУ**

18.2.2.1. Результат Экипажа определяется как сумма времени прохождения СУ и всех пенализаций временного выражения (Экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке возрастания результатом - вторым, и т.д.)

18.2.2.2. При равенстве результатов у двух и более Экипажей, эти Экипажи делят соответствующие места между собой.

18.3. Экипажам, прошедшим СУ в пределах норматива, в соответствии с занятыми местами начисляются за данный СУ зачетные очки, с точностью до сотых, в соответствии с «Таблицей для начисления очков по занятым местам». В случае равенства результатов у нескольких Экипажей – очки начисляются по лучшему из мест, разделенных этими Экипажами.

18.3.1. Все не получившие зачет Экипажи получают одинаковое количество очков, соответствующих последнему месту.

18.4. Результат Экипажа на соревновании определяется суммой баллов за пройденные СУ, на которых Экипаж получил зачетные очки.

18.4.1. При равенстве результатов у двух или более Экипажей преимущество отдается Экипажу, прошедшему большее количество зачетных СУ данного соревнования.

18.4.2. В случае нового равенства места делятся.

18.5. Определение результата на ДСУ:

18.5.1. ДСУ не влияют на количество зачетных СУ, а влияют только на количество очков набранных Экипажем на соревновании. В том случае, если Экипажу не удалось получить зачет ни на одном СУ, а он имеет только очки за ДСУ, такой Экипаж в классификацию соревнования не включается.

18.5.2. В соответствии с показанным результатом, на ДСУ начисляются очки с понижающим коэффициентом не более 0,5.

18.5.3. Сумма очков за ДСУ не может превышать 25% от общего количества очков на всех СУ (под общим количеством очков понимается максимально теоретически возможное количество очков, которые Участник может набрать на данном соревновании).

## СТАТЬЯ 19. ШТРАФЫ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ.

19.1. Таблица пенализации приведена в Приложении №2 к настоящим Правилам. В Частных (Дополнительных) Регламентах могут быть введены дополнительные штрафы, не противоречащие данным Правилам и Спортивному Кодексу ФАМС РК.

19.2. Все денежные штрафы должны быть уплачены Участником Организатору до опубликования предварительных результатов соревнования.

19.3. Любое нарушение, не указанное в Таблице пенализации рассматривается КСК.

## СТАТЬЯ 20. ПРОТЕСТЫ. АПЕЛЛЯЦИИ.

20.1. Сумма залогового взноса за подачу Протеста составляет 100% базового спонсорского взноса, кроме случаев оговоренных в пунктах 20.3; 20.5 настоящих правил.

20.2. Сумма залогового взноса за подачу Протеста на техническое состояние равна 150% базового спонсорского взноса оговоренного в Частном (Дополнительном) Регламенте.

- 20.3. Если Протест подразумевает демонтаж систем автомобиля и повторную сборку различных частей автомобиля, залоговый взнос должен быть увеличен до суммы, которая должна будет покрывать расходы на проводимые работы, включая транспортировку и т.п.
- 20.4. Расходы на работы, проводимые по Протесту, включая транспортировку, несет либо Участник, подающий протест - в случае если Протест не был удовлетворен, либо Участник, на техническое состояние автомобиля которого подан Протест - в случае если Протест был удовлетворен.
- 20.5. Если Протест неудовлетворен, а суммы залогового взноса не хватает на покрытие расходов, тогда Участник, подавший Протест должен возместить недостающую сумму.
- 20.6. Участник может подать Апелляцию в соответствии с положениями главы XIII СК ФАМС РК.
- 20.7. Заявления об арифметических ошибках в подсчете результатов не являются протестами и не требуют денежного залога. Подобные заявления подаются только Офицеру по связям с Участниками.
- 20.8. Участники соревнований и болельщики не должны мешать работе Судейства. Все вопросы обсуждаются только с ответственными лицами (Офицер по связям с Участниками, Спортивный Комиссар).
- 20.9. Любые неустраиваемые сомнения при рассмотрении протестов и заявлений толкуются в пользу Участника.

## СТАТЬЯ 21. ЭКОЛОГИЯ.

- 21.1. Лица, нарушающие природоохранительное законодательство и причиняющие вред окружающей природной среде и здоровью человека, несут дисциплинарную, административную, либо уголовную, гражданско-правовую и материальную ответственность, в соответствии с Законодательством Республики Казахстан. Действие Законодательства РК относится как к резидентам, так и к не-резидентам РК.
- 21.2. Все места стоянок и разбивки лагеря, должны быть оставлены в чистом виде. Запрещается закапывать любой мусор. Весь собственный мусор и, возможно, мусор других Участников, необходимо забирать с собой.
- 21.3. При прохождении маршрута запрещается подминать, подстилать под колеса растения, а пользоваться только сэндтраками или досками.
- 21.4. При движении по территории, где нет четко обозначенной дороги, Участники должны объезжать сельскохозяйственные угодья или передвигаться по их границе. Движение напрямую через покосы и сельскохозяйственные угодья запрещено.
- 21.5. Запрещается мыть транспортные средства Участников в реках и водоемах.
- 21.6. Запрещено сливать нефтепродукты и технические жидкости на землю и в водоемы, а также оставлять после себя следы ремонта. Замененные запчасти, колеса, аккумуляторы и прочее надлежит забирать с собой.
- 21.7. Запрещается иметь во время соревнований при себе или в транспортном средстве огнестрельное оружие.
- 21.8. Транспортные средства Участников должны быть оборудованы исправной системой выпуска выхлопных газов в соответствии с действующим Законодательством РК.
- 21.9. Категорически запрещено жечь костры в местах, не согласованных с Организатором. Допускается использование приспособлений 'мангального типа' с соблюдением мер противопожарной безопасности.

## СТАТЬЯ 22. ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ЛЕБЕДКАМИ НА ТРАССЕ.

- 22.1. Запрещается закреплять трос лебедки за деревья без использования плоского защитного стропа (ремня). В противном случае Участник будет оштрафован согласно таблице пенализации.
- 22.2. Участники при начале вытаскивания застрявшего транспортного средства, должны голосом или звуковым сигналом предупредить стоящих рядом людей.
- 22.3. Никто не должен находиться ближе 1 метра к тросу лебедки, находящемуся "под нагрузкой" в процессе ее работы. Поправлять трос на барабане лебедки можно только тогда, когда транспортное средство неподвижно, а трос не нагружен.
- 22.4. Трос лебедки в нерабочем состоянии должен быть смотан на барабан или на "кенгурин" и надежно закреплен.
- 22.5. Перед началом использования лебедки, на натянутый трос должен быть установлен гаситель троса.
- 22.6. Участник не должен переступать через трос лебедки, находящийся под нагрузкой или братья за него руками.
- 22.7. Нельзя допускать того, чтобы трос лебедки волочился под транспортным средством.
- 22.8. При работе с металлическим тросом лебедки, необходимо использовать прочные перчатки.
- 22.9. Все эти нарушения, не замеченные Организаторами, принимаются от Участников в качестве

*протеста, подтвержденные документально фото- и видеосъемкой. Запрещается использовать для этих целей флэш-карту с фототочками Спецучастков.*

## **СТАТЬЯ 23. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ.**

23.1. Определяющим текстом "Правил проведения соревнований по трофи-рейдам" является текст, представленный в пронумерованном и утвержденном ФАМС РК экземпляре.

23.2. Право толкования данных правил принадлежит исключительно ФАМС РК. Во время проведения соревнования право толкования делегируется Коллегии Спортивных Комиссаров.

\*Относится непосредственно к проведению открытого Чемпионата РК по трофи-рейдам.

## ПРИЛОЖЕНИЕ №1

### ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ НЕКОТОРЫХ ВИДОВ СОРЕВНОВАНИЙ/СУ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ОТНОСЯЩИХСЯ К ТРОФИ-РЕЙДАМ (СМ СТАТЬЮ ТЕРМИНАЛОГИЯ)

Все выше изложенные статьи ППТР обязательны к соблюдению и в других видах соревнований, описанных ниже (если иное не оговаривается в Частном (Дополнительном) Регламенте)

#### I. Трофи-рейд (на самый короткий трек)

Прохождение трассы предложенной Организатором по самому короткому пути (треку) за определенный норматив времени.

- 1 Соревнование может состоять из одного или нескольких СУ.
- 2 С целью контроля прохождения, на СУ располагаются КП или КТ (ст14 ППТР) не прохождение которых ведет к незачету СУ.
- 3 Координаты КП, КТ всего маршрута, а также финиша могут указываться сразу в Карнете перед стартом. В некоторых случаях в Карнете могут указываться только начальные КТ и КП при прохождении которого Участник получает координаты для дальнейшего направления движения.
- 4 Пред стартом Организатором в автомобили Участников могут устанавливаться и опломбироваться Регистраторы GPS (в автомобиле необходимо иметь отдельное гнездо для подключения Регистратора).
- 5 Регистратор GPS прописывает трек движения автомобиля Участника.
- 6 Под угрозой исключения из соревнования запрещено нарушать пломбу Организатора и устанавливать экранирующие приспособления (влияющие на точность работы прибора) над и в непосредственной близости от Регистратора GPS.
- 7 Старт отдельный с интервалом, указанным в Частном (Дополнительном) Регламенте.
- 8 На финише Судье сдаются: Карнеты, Регистраторы GPS, флеш-карты с снятыми КТ, и, в случае необходимости, приборы GPS.
- 9 При утере Регистратора GPS Участник возмещает его стоимость.

#### Определение победителя.

- При одном СУ

Побеждает Экипаж (уложившийся в норматив) с самым коротким треком. В случае равенства результата сравнивается время прохождения СУ. Побеждает Участник, затративший меньшее время. В случае следующего равенства, – места делятся.

- При нескольких СУ:

1. Результаты (длина трека) всех СУ суммируются. Побеждает Экипаж, уложившийся в норматив и показавший самый короткий суммарный трек. В случае равенства результата побеждает Экипаж, затративший меньшее время на прохождение всех СУ
2. По результатам каждого СУ начисляются очки, которые суммируются для определения победителя соревнования. Побеждает Экипаж, набравший наибольшее количество очков.

#### II. Джип-Спринт (классический).

Соревнование по технике и скорости вождения полноприводных автомобилей на трассе, проложенной по пересеченной местности. Трасса представляет собой замкнутую кольцеобразную кривую произвольной конфигурации на пересеченной местности, обозначенную ограничительной лентой. Экипажи соревнуются попарно, задача Экипажа пересечь финишную линию первым в заезде. Тренировки на трассе джип-спринта не проводятся. Протяженность трассы соревнования составляет не более 3 км, а также соревнование не должно проходить более 2 дней.

- 1 Соревнование состоит из двух частей – предварительные заезды и финальная часть. В предварительной части все Экипажи попарно совершают заезды в трех турах. Пары в первом туре формируются путем жеребьевки, в соответствии с зачетными

группами. Пары второго тура формируются в соответствии с временем, показанном в первом туре по принципу лучший с лучшим. В третьем туре пары формируются аналогично второму туру. Во втором и третьем турах первыми стартуют пары, показавшие худшее время.

По результатам предварительной части 4 Экипажа из каждого Зачета, показавшие абсолютно лучшее время в любом из трех туров, выходят в финальную часть. В случае совпадения результатов у двух и более Экипажей, в расчет принимается второе лучшее время. данных Экипажей.

Полуфинал разыгрывается отдельно для обоих Зачетов. В полуфинале пары формируются по принципу лучший с худшим. Каждая пара совершает один заезд. Экипаж, финишировавший первым, выходит в финал. Для Экипажей, финишировавших вторыми в полуфиналах, проводится заезд за 3 место, для победителей полуфиналов – за 1-е. Количество кругов в полуфинальных заездах, а также заезде за 3-е место и финале может быть изменено Организатором.

2 В зависимости от конфигурации трассы возможны два вида старта заезда.

3 В случае, если конфигурация трассы представляет собой простое замкнутое кольцо, то стартующая пара разведена на расстояние полукольца, старт дается в противоположные стороны и заезд ведется с преследованием.

4 В случае, если конфигурация трассы представляет собой сложное кольцо с пересечением траектории на разных уровнях, то стартующая пара устанавливается на одну стартовую линию на параллельных траекториях, старт дается в одну сторону и заезд ведется как «параллельная гонка».

5 Каждый автомобиль финиширует в створе своего старта после прохождения заданного числа кругов. Если во время заезда автомобиль одного из Участников приблизился к автомобилю другого Участника менее, чем на корпус автомобиля, то заезд останавливается, при этом догнавшему назначается перезаезд, а тому, кого догнали назначается худшее время, показанное в данном туре. Три подряд фальстарта, либо поворот на трассе с невозможностью без посторонней помощи продолжить заезд приводят к отстранению экипажа от дальнейшего участия в гонке. При этом второму стартующему Экипажу назначается перезаезд.

6 Результат каждого Экипажа публикуется на Официальном табло соревнований по окончании каждой серии заездов.

7 Организатор предоставляет Экипажам возможность ознакомление с трассой.

Ознакомление с трассой производится проездом одного круга колонной Участников за машиной Организаторов. Обгон во время ознакомления с трассой запрещен. Возможен пеший обход трассы.

8 Старт – с места, с работающим двигателем. Стартовая команда подаётся, как правило, резким опусканием стартового флага из вертикального положения.

9 Любой Экипаж, не способный стартовать в течение 20 секунд после подачи стартовой команды, немедленно исключается из заезда, а его автомобиль должен быть сразу перемещен в безопасное место.

10 При фальстарте в предварительном или финальном заезде все Экипажи возвращаются на старт, а Экипаж, совершивший фальстарт, получает предупреждение. При повторном фальстарте, совершённом по вине того же Экипажа, последнему прибавляется пенализация, размер которой определяется Регламентом этапа.

11 При возникновении препятствия (опасности) на трассе во время заезда линейными Судьями Участникам подается предупреждение взмахами желтого флага.

Предупреждение действует до препятствия включительно.

12 В случае остановки заезда линейные Судьи подают команду остановки заезда взмахами красного флага.

13 Финиш осуществляется «с хода». Хронометраж производится на линии финиша по пересечению финишной линии передними колесами автомобиля.

14 Экипаж, выехавший за пределы полотна трассы, обязан вернуться на трассу в точке выезда из нее.

14.1. Если трасса размечена лентой, баннерами или воротами с флажками, то наезд (сбивание) на разметку трассы пенализируется, виды пенализации указываются в Частном (Дополнительном) Регламенте.

15 Движение по трассе разрешается только в установленном направлении. Нарушитель исключается из соревнований.

16 До окончания заезда Экипажу под угрозой исключения из соревнований запрещается открывать капот или производить любые другие работы с автомобилем на трассе (кроме случаев загорания).

17 Экипаж, чей автомобиль в процессе соревнований потерпел аварию или вышел из строя вследствие технической неисправности, обязан поставить автомобиль в возможно безопасное место, немедленно его покинуть и выйти за пределы трассы.

Запрещается под угрозой исключения из соревнований пользоваться посторонней помощью во время заезда.

18 На прохождение трассы Организатором может задаваться норматив, который указывается в Частном (Дополнительном) Регламенте.

### Определение победителя.

Система определения итоговых результатов этапа:

- 1-е место - Победитель финального заезда;
- 2-е место – Участник финального заезда
- 3-е место – Победитель заезда за 3-е место;
- 4-е место – Участник заезда за 3-е место;
- 5-е и далее места по лучшим результатам времени в гонке.

### III Джип-спринт (карусельная гонка)

Данные соревнования могут проводиться в двух вариантах:

**А)** За определенный норматив (указывается в Частном (Дополнительном) Регламенте) Экипажам необходимо проехать максимальное количество кругов.

Экипажи стартуют по категориям и классам.

Старт возможен как раздельный, так и общий.

Участники сами должны следить за временем и принимать решение о финишировании.

Судья на финише имеет право показывать Экипажам пальцами рук последние 5 минут заезда.

Победителем считается Экипаж, проехавший большее количество завершённых (полных) кругов в рамках норматива.

При равенстве результатов (кругов) сравнивается время заезда. Победителем считается Экипаж с наименьшим временем.

При новом равенстве – места делятся.

**Б)** Определенное количество кругов необходимо проехать за максимально короткое время.

В этом случае Участники сами должны считать количество кругов и принимать решение о финишировании.

Если Экипаж ошибается в количестве необходимых кругов и финиширует раньше или позже, то Экипаж не получает зачета.

Из числа получивших зачет победитель определяется по лучшему показанному времени в заезде.

В случае равенства результата - места делятся.

### Общие условия для обоих вариантов:

- 1 Преднамеренная контактная борьба автомобилей на трассе – снятие с заезда.
- 2 Организатор предоставляет Экипажам возможность ознакомления с трассой. Ознакомление с трассой производится проездом одного круга колонной Участников за машиной Организаторов. Обгон во время ознакомления с трассой запрещен. Возможен пеший обход трассы.
- 3 Старт – с места, с работающим двигателем.
- 4 Любой Экипаж, не способный стартовать в течение 20 секунд после подачи стартовой команды, немедленно исключается из заезда, а его автомобиль должен быть сразу перемещен в безопасное место.
- 5 При возникновении препятствия (опасности) на трассе во время заезда линейными Судьями Участникам подается предупреждение взмахами желтого флага. Предупреждение действует до препятствия включительно.
- 6 В случае остановки заезда линейные Судьи подают команду остановки заезда взмахами красного флага.
- 7 Финиш осуществляется «с хода». Хронометраж производится на линии финиша по пересечению финишной линии передними колесами автомобиля.
- 8 Экипаж, выехавший за пределы полотна трассы, обязан вернуться на трассу в точке выезда из нее.
- 9 Если трасса размечена лентой, баннерами или воротами с флажками, то наезд (сбивание) на разметку трассы пенализируется, виды пенализации указываются в Частном (Дополнительном) Регламенте.
- 10 Движение по трассе разрешается только в установленном направлении. Нарушитель исключается из соревнований.

11 До окончания заезда Экипажу под угрозой исключения из соревнований запрещается открывать капот или производить любые другие работы с автомобилем на трассе (кроме случаев загорания автомобиля).

12 Экипаж, чей автомобиль в процессе соревнований потерпел аварию или вышел из строя вследствие технической неисправности, обязан поставить автомобиль в возможно безопасное место, немедленно его покинуть и выйти за пределы трассы.

Запрещается под угрозой исключения из соревнований пользоваться посторонней помощью во время заезда.



## ПРИЛОЖЕНИЕ №2

Нарушение	Пункт Правил	Санкции ФАМС РК	Отказ в старте	Незначителен СУ	Исключение из соревнования	Пенализация	Денежный штраф % от Спонсорского взноса	Решение КСК
Отсутствие на брифинге	Ст. 1						10%	
Несоответствие автомобиля заявленной Категории	П.3.2		X		X			X
Управление а/м членом экипажа не имеющим водительского удостоверения	П. 4.3				X			X
Нарушение численного состава экипажа	П.4.5		X		X			X
Обман, неспортивное поведение	П.4.6	X	X		X		X	X
Отсутствие или неправильное расположение эмблем/стартового номера 1 нарушение 2 нарушение 3 нарушение	П.6.4				X		10% 50%	X
Отсутствие обозначения ФИО	П.6.5						10%	
Отсутствие идентификационной карты 1 нарушение 2 нарушение	П.6.6				X		10%	X
Нарушение идентификации	П.6.7						10%	
Отсутствие рекламы Организатора 1 нарушение повторное нарушение	П.6.12						10% 100%	
Прохождения АП и ТИ вне расписания, но в рамках их работы	П.8.2						50%	
Прохождение повторной технической инспекции в рамках работы ТИ	П.8.2						10%	
Прохождение повторной технической инспекции после окончания работы ТИ	П.8.2						50%	
Непрохождение АП и ТИ	П.8.2		X					X
Отсутствие идентифицирующих маркировок	П.8.7				X			X
Обман, ложная маркировка	П.8.8				X			X
Опоздание на старт До 30 минут (включительно) Свыше 30 минут	П.10.4				X	1 мин за минуту		X
Нарушение требований безопасности на старте СУ	П.10.5		На данном СУ	X				
Экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала	П.10.7					2 мин		
Фальстарт	П.10.9					1мин		
Отказ стартовать	П.10.10		X	X				X
Нарушение требований безопасности на финише СУ	П.10.11					1 час		
Создание помех для финиша других участников	П.10.12							X

Перевозка автомобилей	П.11.1		X		X			X
Проезд через любой судейский пункт на буксире	П.12.2					1 час		
Нарушение, касающееся сервиса	П.12.4			X				X
Нарушения, касающиеся действий в аварийной ситуации	П.12.5	X		X	X		X	X
Утрата Контрольной Карты	П.13.1			X	X			X
Отсутствие отметок или не предъявление Контрольной Карты на любом судейском пункте	П.13.2			X	X			X
Самовольные исправления или изменение данных в Контрольной Карте	П.13.3			X	X			X
Не сдача Контрольной Карты	П.13.5,			X	X			X
Нарушение правил проезда через контрольную зону	П.14.1.2					1 час		X
Невыполнение указаний судей	П.14.2			X	X	X		X
Отклонение от расчетного времени отметки на КВ	П.14.4.8					1 мин за минуту		
Не прохождение контрольного пункта без судей	П.14.5.7			X		Дополнительный Регламент		X
Нарушение скоростного режима На 10 - 20 км/час На 21 - 40 км/час Свыше 41 км/час	П.14.6.1					15 мин 1 час 3 часа		
Не соблюдение маршрута	П.15.2			X	X			X
Превышение норматива на СУ	П.15.3			X				X
Нарушение требований безопасности на СУ	П.15.4			X	X			X
Выезд на трассу СУ до закрытия финиша	П.15.7			X	X			X
Использование цепей и других дополнительных устройств противоскольжения.	П.15.15			X	X			X
Преднамеренное блокирование проезда	П.15.16 П.15.17			X	X			X
Нарушение режима Закрытого парка	П.17.2					3 часа минимум		X
Задержка ремонтных работ в зоне регруппинга	П.17.3					1 мин за минуту		X
Выезд из Зоны размещения 1 нарушение 2 нарушение 3 нарушение	Ст1 п.9				X	предупреждение	50%	
Замена автомобиля	П.3.7.		X					X
Реклама	П.6.А.		X					X
Не включенный ближний свет 1 нарушение 2 нарушение	П.11.2.				X	предупреждение		
Знак "ОК" и "SOS"	П.12.5.		X					X
Выезд посторонних машин	П.15.7.			X				X

Размещение людей снаружи автомобиля	П.15.20.			X				X
Создание риска	П.15.21.	X		X				X
Алкогольное опьянение, отказ от допинг-контроля	П.15.22. 15.23.		X	X	X			X
Некорректное поведение	П.15.25.	X			X			X
Передвижение по асфальту	П.15.26.			X				X
Связь с Организатором	П.15.27.			X				X
Нарушение экологии	П.21.2. 21.3. 21.5. 21.6. 21.9.						50%	
Огнестрельное оружие	П.21.7.				X			
Нарушение правил движения	П.21.4.			X				
Нарушение пользования лебедкой	П.22.1.– 22.9.					30 минут		
Нарушение пломбы, экранирующие приспособления	I.6.			X	X			X
Утеря Регистратора GPS	I.7.			X			Возмещение стоимости	X
Выезд за ограничение трассы	II.14. III.8.					Частный (Дополнительный) Регламент		

Все нарушения, не указанные в таблице Приложение №2, рассматриваются КСК.