

ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ТРОФИ-РЕЙДОВ на ATV на 2012г.

СТАТЬЯ 1. ТЕРМИНОЛОГИЯ

- Трофи-рейд – 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.
- Трофи-марафон – трофи-рейд, продолжительность которого превышает 150 часов, протяженность дистанции превышает 500 км, а общая протяженность СУ превышает 150 км.
- 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. Нарушение пенализируется денежным штрафом 10% от базового стартового взноса. Факт явки на брифинг должен фиксироваться.
- Бюллетень - официальное письменное сообщение, которое является неотъемлемой частью Дополнительного (Частного) регламента и предназначено для публикации изменений, пояснений и дополнений к последнему.
 - Бюллетени должны быть пронумерованы и датированы.
 - Бюллетени выпускаются и подписываются:
 - Организатором – до начала Административных проверок;
 - КСК – в течение всего соревнования.

Бюллетени хранятся в Секретариате соревнования, публикуются на официальном табло и немедленно сообщаются Участникам, которые должны подтвердить факт получения/ознакомления с бюллетенем подписью одного из членов экипажа. Все бюллетени должны издаваться в письменной форме и находиться на Официальном табло информации и (при необходимости) на видном месте на Судейских постах.

- Время проведения трофи-рейда - любой трофи-рейд начинается с Административных проверок и/или Технической Инспекции (включая проверки запасных узлов и агрегатов квадроцикла, если Организатор сочтет это нужным), и заканчивается самым поздним из следующих моментов:
 - истечение времени подачи Протестов или окончание их слушания;
 - окончание Технической Инспекции после соревнования;
 - окончательное утверждение результатов.
- Дополнительный Специальный Участок (ДСУ) - правила для всех ДСУ, входящих в программу соревнования, определяются Дополнительным (Частным) Регламентом соревнования.
- Дорожная секция - часть маршрута с Нормой Времени между двумя последовательными пунктами Контроля Времени. Скорость на Дорожной секции не является основным фактором, определяющим классификацию.
- Закрытый Парк - зона, в которой любой ремонт, заправка и внешняя помощь запрещены, за исключением случаев, специально предусмотренных данными Правилами и Дополнительным (Частным) Регламентом.
- Зона размещения - зона, предусмотренная Организатором для размещения участников соревнования, режим работы, которой оговаривается в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- Контрольная Карта (Карнет) - форма, выдаваемая Организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов во время соревнования.
- 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 определяется Частным регламентом соревнования.
- 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.
- Нейтрализация - время, на которое Организатор может остановить участвующие в трофи-рейде экипажи.
- Норма времени - на прохождение каждой Дорожной секции Организатором устанавливается Норма времени (в часах и минутах), соблюдение которой является обязательным для всех экипажей.
- Официальная трасса соревнования – трасса, описанная в Дорожной книге.
- Представитель Участника - указанное в заявке физическое лицо с правом представления интересов Участника во время проведения соревнования.

- Регруппинг - перерыв, запланированный Организатором для перегруппировки участвующих в соревновании экипажей и обозначенный в расписании. Время такого перерыва для различных экипажей может быть разным.
- 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 квадроциклов. Возможно привлечение к ремонту членов других, не финишировавших на данном СУ/ДС экипажей.
- Секция - части этапа (в которые могут быть включены один или несколько СУ), разделенные не менее чем 6-часовым отдыхом.
- Сервис - любая помощь в ремонтных работах, оказанная любыми лицами, кроме членов не финишировавших на данном СУ/ДС экипажей, а также использование или получение экипажем любых материалов (твердых или жидких), запасных частей, инструментов или оборудования, не транспортируемых на борту соревнующихся квадроциклов.
- Специальный Участок (СУ) – часть соревнования по преодолению различных видов бездорожья, с элементами ориентирования или без них.
 - 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).
 - 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.
 - СУ может предусматривать личный порядок прохождения, если он полностью находится в зоне видимости судей; либо прохождение командой (экипажами по 2 человека), если СУ хотя бы частично проходит вне зоны видимости судей.
- Участник (Заявитель) - физическое или юридическое лицо, имеющее действующую на момент соревнования Лицензию Участника МФР.
- Финиш – временем финиша является момент пересечения линии финиша передней осью квадроцикла.
- Экипаж – один водитель на одном квадроцикле, если речь идет о СУ с личным зачетом, либо Команда из двух водителей на двух или одном квадроцикле, если речь идет о СУ с парным (командным) зачетом..
- Этап - составная часть многоэтапного соревнования, возможность участия в котором определяется участником самостоятельно.

СТАТЬЯ 2. ТРЕБОВАНИЯ К ДОПОЛНИТЕЛЬНОМУ (ЧАСТНОМУ) РЕГЛАМЕНТУ.

- Сроки утверждения на комиссии по квадроциклам и публикации Частного Регламента– не позднее, чем за месяц до даты окончания приема заявок.
- Дополнительный (Частный) регламент разрабатывается на основе Стандартного Регламента соревнования по трофи-рейдам на квадроциклах и должен содержать следующую информацию:
 - ✓ номер и дата официального согласования;
 - ✓ полное название, статус соревнования и даты проведения и официальное время соревнования;
 - ✓ наименование и реквизиты Организатора, адрес и контактные телефоны Секретариата;
 - ✓ список членов Оргкомитета с указанием их должностей;
 - ✓ список Официальных лиц с указанием номеров их лицензий:
 - спортивные комиссары,
 - руководитель гонки,
 - главный секретарь,
 - технический комиссар,
 - офицер по связи с участниками,
 - главный врач;
 - ✓ фотографии Руководителя гонки и Офицеров по связи с участниками;
 - ✓ Программа Соревнования с указанием времени и места публикации результатов (предварительных и официальных);
 - ✓ количество и типы секций, СУ, ДСУ, ДС, их протяженность, характер грунтов;
 - ✓ необходимость наличия прибора GPS или иного навигационного оборудования;
 - ✓ особенности размещения и обозначения судейских пунктов, коридора, створов и т.п.;
 - ✓ виды и условия зачета (личный, командный, дополнительные и т.д.); особенности классификации; группы, подлежащие награждению;
 - ✓ зачетные группы, допускаемые квадроциклы;
 - ✓ условия и сроки подачи заявок;

- ✓ стартовые взносы и реквизиты для их перечисления;
- ✓ ограничение числа допускаемых квадроциклов (если есть);
- ✓ описание страхового покрытия;
- ✓ порядок старта, межстартовый интервал;
- ✓ расположение Зон Сервиса, если таковые предусмотрены;
- ✓ дополнительные штрафные санкции и пенализация;
- ✓ другие дополнения в соответствии с требованиями Правил проведения соревнований по трофи-рейдам.

СТАТЬЯ 3. КВАДРОЦИКЛЫ

- 3.1. Квадроциклы, принимающие участие в соревнованиях по трофи-рейдам, подразделяются на следующие Группы:
 - 3.1.1.1. Группа ATV-Original – Серийные универсальные квадроциклы, имеющие одно-два места для сидения и не имеющие специальной подготовки.
 - 3.1.1.2. Группа ATV-Open – Серийные квадроциклы, специально подготовленные для участия в соревнованиях по трофи-рейдам
 - 3.1.1.3. Группа SSV (UTV)-Original – Серийные ATV с посадкой типа «бок-о-бок» (side-by-side) и колесной формулы 4x4, имеющие два-четыре посадочных места, и не имеющие специальной подготовки.
 - 3.1.1.4. Группа SSV (UTV)- Open - Серийные ATV с посадкой типа «бок-о-бок» (side-by-side) и колесной формулы 4x4, имеющие два-четыре места для сидения, специально подготовленные для участия в соревнованиях по трофи-рейдам.
- 3.2. Зачетные Категории формируются из Групп, указанных в п.3.1.
- 3.3. Все случаи несоответствия заявленного квадроцикла указанной в Заявке Категории/Группе рассматриваются до начала соревнования по представлению Технической Комиссии Коллегией Спортивных Комиссаров, которая имеет право перевести данный квадроцикл в другую Зачетную Категорию, указанную в Дополнительном (Частном) Регламенте или не допустить к соревнованию.
- 3.4. Подготовка квадроциклов ведётся в соответствии с Техническими Требованиями.

СТАТЬЯ 4. УЧАСТНИКИ. ЭКИПАЖИ. КОМАНДЫ

- 4.1. К участию в соревнованиях по трофи-рейдам допускаются юридические или физические лица, имеющие Лицензию Участника МФР и заявляющие к участию водителей, имеющих Лицензию Водителя МФР.
- 4.2. Спортсмен может участвовать в соревновании как лично (на СУ, предусматривающих индивидуальное прохождение), так и в составе экипажа (команды) – на СУ, предусматривающих командное прохождение.
- 4.3. Экипаж (Команда) квадроцикла в трофи-рейде состоит из двух квадроциклов (или одного квадроцикла с посадкой «бок-о-бок») и двух человек, регистрируемых как Первый и Второй Водитель.
- 4.4. Участник несет солидарную ответственность за действия, как членов экипажа, так и всех лиц, обеспечивающих их участие в соревнованиях.
- 4.5. Все члены команды (экипажа), имеющие водительское удостоверение, имеют право управлять квадроциклом в ходе соревнования.
- 4.6. Если Участник не является членом экипажа, то первый Водитель, указанный в заявочной форме, несет всю ответственность за данный экипаж в течение всего соревнования.
- 4.7. Если один член экипажа (команды) выбывает из соревнований и/или если на борт квадроцикла 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.
- 4.8. Любой обман, некорректное или неспортивное поведение, совершенное Участником или членом экипажа будет рассматриваться Коллегией Спортивных Комиссаров. Наказанием за вышеперечисленные действия может стать любое наказание, вплоть до исключения из соревнования.
- 4.9. Для участия в командном зачете соревнования по трофи-рейду на квадроциклах допускаются Команды (Экипажи), состоящие двух квадроциклов и двух водителей, либо одного SSV (UTV) и двух водителей.
- 4.10. Командный зачет многоэтапного соревнования разыгрывается среди Команд (экипажей), имеющих Свидетельство Команды. Свидетельство Команды выдается на основании поданной Командной Заявки на одном из этапов. С момента подачи Командной заявки Команда считается стартовавшей. Название Команды и ее состав (неизменный на все многоэтапное соревнование) указывается в Командной Заявке и сохраняется до окончания соревнования.
- 4.11. Состав Команды в командном зачете многоэтапного соревнования – от 2-х до 3-х водителей, принадлежащих к одной любой из следующих зачетных групп: ATV Open, ATV Original, SSV (UTV)-

open, SSV (UTV)-original. Команда (Экипаж) определяется по Первому водителю. При этом на каждый этап многоэтапного соревнования может быть заявлено только 2 водителя из данного состава.

СТАТЬЯ 5. ЗАЯВКИ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

- 5.1. Любое лицо, обладающее действующей Лицензией Участника и желающее принять участие в соревнованиях должно отослать в Секретариат соревнования заполненную должным образом Заявку на участие, сопровождаемую заявочным 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 настоящих Правил, Положения и Дополнительного (Частного) регламента соревнования.
- 5.4. Фактом подписания заявочной формы Участник и все члены экипажа подпадают под спортивную юрисдикцию МФР и обязуются соблюдать положения СК МФР, настоящих Правил, Положения и Дополнительного (Частного) 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 МФР, Организатору, официальным лицам и другим участникам соревнования.
- 5.6. Предварительная заявка может быть передана Участником Организатору по факсу или электронной почте. В этом случае 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 квадроцикле (марка, модель, группа подготовки);
- 5.8. Окончательная Заявка (оригинал, стандартная форма) должна поступить к Организатору не позднее конца Административной проверки.
- 5.9. Заявка на участие в соревновании принимается только в том случае, если она сопровождается оплатой минимум 50% заявочного взноса.
Заявки, не сопровождаемые заявочным взносом, считаются принятыми условно.
- 5.10. До прохождения Административных проверок Участник имеет право заменить квадроцикл другим, той же зачетной группы. Замена на квадроцикл другой зачетной группы возможна только с разрешения Руководителя гонки.
- 5.11. Предварительный список заявленных участников Официальных соревнований должен быть опубликован не позднее, чем за 5 дней до начала соревнования.
- 5.12. Организатор обязан в Дополнительном (Частном) регламенте определить размер базового заявочного взноса. Организатор вправе предусмотреть в Частном Регламенте размер и сроки оплаты льготных и увеличенных заявочных взносов. Никакой (в том числе и увеличенный) Заявочный взнос не должен превышать 30000 рублей.
- 5.13. Заявочные взносы возвращаются полностью:
 - кандидатам, у которых не была принята заявка на участие в соревнованиях;
 - в случае если соревнование не состоялось.
- 5.14. Участник, который не смог участвовать в соревновании по причине официально подтвержденного форс-мажора, имеет право на возврат 50% уплаченного им заявочного взноса за каждый не участвующий экипаж.
- 5.15. 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 базового заявочного взноса, установленного для данного соревнования.
- 5.16. Возврат заявочных взносов производится в течение 1-го месяца со дня окончания соревнования.
- 5.17. Организатор имеет право предусмотреть в Дополнительном (Частном) регламенте дополнительные взносы (обязательные и необязательные) за квадроциклы и автомобили сервиса, приборы мониторинга и контроля, 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.

СТАТЬЯ 6. ИДЕНТИФИКАЦИЯ. РЕКЛАМА

- 6.1. Организатор предоставляет каждому экипажу для квадроцикла стартовые номера.
- 6.2. Стартовые номера должны быть расположены на боковых сторонах топливного бака квадроцикла.
- 6.3. Если во время соревнований обнаружится неправильное расположение или отсутствие стартового номера, то при первом нарушении будет взиматься штраф в размере 10% от базового заявочного взноса, второй – 50%, третий – исключение из соревнования. Каждое из нарушений должно быть устранено до старта следующей секции/СУ.
- 6.4. На всех квадроциклах должны быть наклейки с фамилиями и инициалами спортсмена (спортсменов), размером не менее 150x30 мм, размещенные на видном месте.
- 6.5. Организатор имеет право ввести индивидуальные идентификационные знаки (идентификационная карта, браслеты, бэйджи и т.д.) для членов экипажа. За нарушение идентификации может быть наложен штраф в размере до 10% от базового заявочного взноса.
- 6.6. Шасси, блок двигателя и другие агрегаты и оборудование могут быть проверены и промаркированы в любой момент соревнования.
- 6.7. Организатор может выдать участнику комплект Обязательной и/или Необязательной рекламы. Места размещения рекламы, а также условия отказа от размещения оговариваются в Частном Регламенте.
- 6.8. Экипажи несут ответственность за надлежащее размещение рекламы (Обязательной и/или Необязательной), выданной Организатором, во время соревнования. Штрафы за отсутствие рекламы и/или за неправильное ее размещение оговариваются в Частном регламенте.

СТАТЬЯ 7. СТРАХОВАНИЕ

- 7.1. Организатору рекомендуется производить за счет заявочных 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.
- 7.2. Если Дополнительный (Частный) 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. Объем и виды личного страхования водителей определяется ими самостоятельно, но наличие у них полисов страхования от несчастных случаев (включая спортивные риски), действующих на период соревнования, является обязательным.

СТАТЬЯ 8. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ

- 8.1. Все команды (экипажи) и водители, принимающие участие в соревновании по трофи-рейдам, должны быть представлены на Технической Инспекции (ТИ) и на Административных проверках (АП) как минимум одним членом экипажа, либо Участником, либо Представителем Участника.
- 8.2. Все экипажи обязаны пройти АП и ТИ в рамках расписания соревнования, если таковое публикуется. 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 взноса. Любой экипаж, не прошедший АП и/или ТИ, к старту соревнования не допускается. В случае непрохождения 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 взноса.
- 8.3. На АП Участник обязан предоставить следующие документы:
 - лицензия Участника МФР
 - лицензии Водителя МФР (для каждого члена команды (экипажа))
 - водительские удостоверения соответствующих категорий (для каждого члена команды (экипажа));
 - документ о принадлежности квадроцикла (свидетельство о регистрации, доверенность и т.д.);
 - другие документы, оговоренные в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования.
- 8.4. Только экипажи, прошедшие АП, допускаются на ТИ. Участник несет ответственность за соответствие его квадроцикла техническим требованиям. Факт явки на предстартовую ТИ расценивается как заявление Участника о соответствии его квадроцикла техническим требованиям и требованиям безопасности. На ТИ квадроцикл представляется оснащенный наклейками и стартовыми

номера. Предстартовая ТИ носит общий характер. На ней проводится идентификация марки и модели квадроцикла, проверка квадроцикла на соответствие требованиям безопасности и принадлежность к группе, в которую квадроцикл был заявлен. При прохождении предстартовой ТИ, если квадроцикл признан 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 членов экипажа и технического состояния квадроцикла могут быть назначены КСК в любое время на всем протяжении соревнования. При выявлении на дополнительных технических проверках несоответствия зачетной группе и/или условиям безопасности, такой квадроцикл 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 квадроцикла 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 квадроцикла техническим требованиям и требованиям к 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 квадроциклов, 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 Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 9.2. Дорожная книга может быть в виде легенды прохождения маршрута и/или перечня обязательных для прохождения точек, 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 Дополнительном (Частном) 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 может предоставить письменные данные для загрузки приборов GPS. В Дополнительном (Частном) Регламенте Организатор заблаговременно должен объявить о необходимости наличия прибора GPS и возможности их электронной загрузки.
- 9.8. Расположение контрольных и судейских пунктов 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 Дополнительном (Частном) 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 определяется Регламентом соответствующего соревнования. 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 интервалом не менее 1-ой минуты.
- 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 Дополнительным (Частным) 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 квадроциклов в полном составе и выполнить требования безопасности (шлемы одеты и застегнуты и т.п.). Нарушения данного требования пенализируются в соответствии с таблицей пенализации.
- 10.6. На старте СУ экипаж останавливается перед красным знаком «Старт СУ» и подает Контрольную Карту (если таковые используются на соревновании) судье. В Контрольной Карте экипажу отмечается время прибытия на судейский пункт (отметка КВ), назначается время старта в ближайшую возможную целую минуту, которое и вносится в Контрольную Карту (часы и минуты). После подачи стартового сигнала экипаж (оба квадроцикла с водителями на борту) сразу же должен стартовать.
- 10.7. Если экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала, налагается пенализация в 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 судье 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 зачета финиша является нахождение на квадроциклах в момент финиша обоих членов экипажа, выполнивших 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, не создавая помех для финиша других участников.
- 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 квадроциклы (под угрозой исключения), кроме случаев, оговоренных в Дополнительном (Частном) Регламенте. Перевозкой квадроцикла считается любая транспортировка квадроцикла на расстояние более 100 м, при которой менее 3 его колес контактируют с покрытием, по которому осуществляется движение.

СТАТЬЯ 12. ПОМОЩЬ

- 12.1. Ремонт квадроциклов разрешен в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещенных данными Правилами и/или Дополнительным (Частным) Регламентом. Условия заправки топливом оговариваются Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 12.2. В соревнованиях буксировка на СУ одного квадроцикла 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 и/или квадроциклы сервиса должны быть ясно идентифицированы при помощи соответствующих эмблем, выдаваемых Организатором, и закрепленных в определенных Дополнительным (Частным) регламентом местах. Количество автомобилей и/или

- квадроциклов сервиса может ограничиваться в Дополнительном (Частном) регламенте.
- 12.4.5. Остальные транспортные средства команд могут идентифицироваться при помощи эмблем «Сопровождение», выдаваемых Организатором.
- 12.4.6. В Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования Организатор должен указать расположение всех Зон/Парков Сервиса. Только на навигационных СУ Зоны Сервиса могут быть расположены на трассе СУ.
- 12.4.7. Во всех Зонах/Парках Сервиса скорость ограничена 30 км/ч. При наличии дополнительных взносов за автомобили/квадроциклы 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 квадроциклов и отдельный – для служб и зрителей.
- 12.5. 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 могут выдаваться Контрольные Карты (Карнеты), в которых должны быть указаны Нормы времени и нормативы для каждого СУ/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. 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 комиссией по квадроциклам.

СТАТЬЯ 14. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ

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

- 14.1.4. Способ обозначения контрольной зоны судейского пункта КП оговаривается Дополнительным (Частным) 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).
- 14.4.1. На судейском пункте Контроля Времени (КВ) отмечается точное время прибытия, т.е. то время, когда член экипажа подал Контрольную карту (Карнет) судье. Данные заносятся в Контрольную карту (Карнет) только в том случае, если оба квадроцикла и оба члена 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 квадроцикл 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 квадроциклы въехали 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)
- 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. Судейские пункты КП рекомендуется обозначать 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, а также время работы (открытия-закрытия) судейского пункта КП оговариваются Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 14.5.4. Пенализация за каждый пропущенный пункт КП оговаривается в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- 14.5.5. 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 Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 14.5.6. На СУ могут быть расположены контрольные пункты (без судей). Процедура контроля прохождения экипажем таких пунктов и получения отметки должна быть подробно и однозначно прописана в Дополнительном (Частном) Регламенте. Пенализация за непрохождение контрольного пункта и/или невыполнение оговоренной процедуры отметки указывается в Таблице пенализации Дополнительного (Частного) Регламента.
- 14.6. КОНТРОЛЬ СКОРОСТИ

- 14.6.1. На трассе трофи-рейда могут быть применены Зоны Ограничения Скорости (ОС), где ограничивается скорость движения квадроциклов участников. Все зоны ОС и лимит скорости должны быть обозначены в Дорожной книге и могут контролироваться Организатором. Способ контроля оговаривается в Дополнительном (Частном) Регламенте.

СТАТЬЯ 15. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УЧАСТКИ (СУ)

- 15.1. Специальный Участок начинается на судейском пункте Старта и заканчивается пунктом хронометража на финише.
- 15.2. СУ могут предполагать индивидуальное прохождение спортсменами (личный зачет) в случае, если они находятся полностью в зоне видимости судей, либо парное прохождение (экипажем, командой) – в случае, если часть СУ не попадает в зону видимости судей.
- 15.3. Соблюдение маршрута на СУ является обязательным, нарушение пенализуется вплоть до исключения из зачета на СУ, на котором такое отклонение было допущено.
- 15.4. Экипаж, превысивший норматив на СУ, может быть исключен из зачета на этом СУ, либо пенализован в соответствии с Таблицей пенализаций. Организатор не гарантирует работу судейских пунктов для экипажей, превысивших норматив.
- 15.5. Во время движения квадроциклов по трассе СУ члены экипажей должны находиться в застегнутых защитных шлемах, даже в случаях нахождения вне квадроцикла. Типы разрешенных защитных шлемов описываются в Приложении к ТТ. Экипажи, нарушившие эти требования пенализуются в соответствии с Таблицей пенализации.
- 15.6. Время прохождения на СУ определяется с точностью до секунды.
- 15.7. Изменение норматива на СУ не допускается после старта хотя бы одного экипажа на данном СУ.
- 15.8. До момента закрытия финиша СУ категорически запрещён выезд на трассу тех квадроциклов, которые финишировали, либо были не допущены к участию на данном СУ, а так же квадроциклов сервиса, сопровождения и болельщиков.
- 15.9. 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.
- 15.10. 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.
- 15.10.1. 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 в протоколе судьи.
- 15.11. Если норматив на СУ превышает 24 часа, Организатор обязан оговорить в Дополнительном (Частном) Регламенте один или несколько периодов обязательной нейтрализации из расчёта не менее 4 часов на каждые 24 часа норматива на СУ.
- 15.12. В том случае, если условиями Дополнительного (Частного) 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.
- 15.13. 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.
- 15.14. 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
- 15.15. 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.
- 15.16. Экипажам запрещается, под угрозой пенализации, вплоть до исключения (определяется Таблицей пенализаций, Дополнительным (Частным) Регламентом и решением КСК): преднамеренно блокировать проезд соревнующихся квадроциклов или препятствовать обгону другими участниками

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. Организатор обязан обеспечить эвакуацию стартовавших на СУ членов экипажей, оставшихся на маршруте СУ после закрытия финиша СУ.
- 16.3. Условия и сроки эвакуации техники силами Организатора или отказ от организации такой эвакуации

оговаривается в Дополнительном (Частном) Регламенте.

- 16.4. Эвакуация техники собственными силами участников разрешена только после получения разрешения Официальных лиц соревнования.

СТАТЬЯ 17. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК (ЗП)

17.1. «Режим Закрытого Парка» действует:

- с момента въезда квадроцикла в предстартовую Зону, Зону Регруппинга или Зону Закрытого Парка до момента выезда из этих зон;
- с момента въезда квадроцикла в Зону Контроля судейского пункта до момента выезда из нее;
- с момента, когда квадроцикл 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 квадроцикле.

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; члены экипажей только по разрешению или по требованию официальных лиц. Иные лица допускаются только по разрешению Руководителя гонки.

17.5. Как только квадроцикл въезжает 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 квадроцикла в сопровождении официальных лиц.

17.6. Если Технический Комиссар решит что состояние квадроцикла, находящегося в ЗП, представляет угрозу безопасности дорожного движения, то в присутствии Технических Контролеров такой квадроцикл должен быть отремонтирован. В этом случае, время, которое будет затрачено на ремонт квадроцикла, рассматривается как опоздание на Дорожной секции. Для предотвращения нагона времени экипажем, ему будет назначено новое стартовое время.

17.7. Для выезда квадроцикла 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 СУ определяется 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. При 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 десятых, в соответствии с формулой по поощрительной

системе опубликованной в Положении (приложение «Таблица для начисления очков по занятым местам»), где $A=100$. В случае равенства мест у нескольких экипажей очки начисляются как среднее арифметическое.

- 18.4. Результат экипажа на соревновании определяется количеством пройденных СУ. Места между экипажами распределяются в порядке убывания количества СУ, на которых экипаж получил зачетные очки.
- 18.4.1. В случае равенства этого показателя у двух или более экипажей они располагаются между собой в соответствии с количеством очков (п. 18.3), набранных по итогам прохождения всех СУ данного соревнования. Места распределяются в порядке убывания сумм полученных очков.
- 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 по методике описанной в п. 18.3, с понижающим коэффициентом 0,15 (максимальная величина).
- 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 Регламентах могут быть введены дополнительные штрафы, не противоречащие данным Правилам.
- 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 должна быть оговорена в Частном Регламенте, но не может быть более 150% базового заявочного 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 заявочного взноса, оговоренного в Частном Регламенте.
- 20.3. Если Протест подразумевает демонтаж систем квадроцикла и повторную сборку различных частей квадроцикла, 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 квадроцикла 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 СК МФР.

СТАТЬЯ 21. ЭКОЛОГИЯ

- 21.1. Запрещено преднамеренно сливать нефтепродукты и технические жидкости на землю и в водоемы, а также оставлять после себя следы ремонта. Замененные запчасти, колеса и аккумуляторы надлежит забирать с собой. Невыполнение данного требования пенализируется исключением из соревнования.
- 21.2. Запрещается винчеваться за дерево без использования защитного плоского стропа (ремня шириной не менее 60 мм, исключаящего повреждения коры дерева), независимо от того, является ли дерево, за которое винчуются, живым или мертвым. Также запрещается любой другой контакт троса лебедки с деревом без использования защитного материала, не допускающего повреждения дерева. Пенализация за нарушение данного требования:
- ✓ Первое нарушение – 1 час и денежный штраф;
 - ✓ Второе нарушение – незачет СУ и денежный штраф;
 - ✓ Третье нарушение – исключение из соревнования решением КСК.
- 21.3. Запрещается использовать пилу/топор для валки живых деревьев. Пенализация за нарушение данного требования:
- ✓ Первое нарушение – 1 час и денежный штраф;
 - ✓ Второе нарушение – незачет СУ и денежный штраф;
 - ✓ Третье нарушение – исключение из соревнования решением КСК.

21.4. Запрещается иметь при себе и/или в квадроцикле во время соревнования огнестрельное оружие.
Пенализация за нарушение данного требования исключение из соревнования.

ПРИЛОЖЕНИЕ №1

Нарушение	Пункт Правил	Санкции МФР	Отказ в старте	Незачет СУ	Исключение из соревнования	Пенализация	Денежный штраф, % от Стартового взноса	Решение КСК
Отсутствие на брифинге	Ст.1						10%	
Несоответствие квадроцикла заявленной Категории	П.3.3		X		X			X
Управление квадроциклом членом экипажа, не имеющим водительского удостоверения	П. 4.3				X			X
Нарушение численного состава экипажа	П.4.5				X			X
Обман, неспортивное поведение	П.4.6	X	X		X	X	X	X
Неявка на этап официального соревнования первого водителя, включенного в предварительный список заявленных экипажей	П. 5.15	X					100 %	X
Отсутствие или неправильное расположение эмблем/стартового номера 1 нарушение 2 нарушение 3 нарушение	П.6.3				X		10% 50%	X
Отсутствие идентификационных знаков	П.6.4						10 %	
Отсутствие рекламы Организатора	П.6.7					ФП ЧР	ФП ЧР	
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
Нарушение условий ознакомления с трассой соревнования	П. 9.9					ФП ЧР		
Опоздание на старт До 30 минут (включительно) Свыше 30 минут	П.10.4				X	1мин 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
Нарушение требований безопасности на финише СУ	П.10.11			X				
Создание помех для финиша других участников	П.10.12					X		X
Перевозка квадроциклов	П.11.1				X			X
Проезд через любой судейский пункт на буксире	П.12.2					1 час		
Нарушение, касающееся сервиса	П.12.4			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		X
Самовольные исправления или изменение данных в Контрольной Карте	П.13.3			X	X	X		X
Не сдача Контрольной Карты	П.13.5			X	X	ФП ЧР		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					1мин за минуту		
Не прохождение пункта КП/ВКП	П. 14.5.4 П. 14.5.7					ФП ЧР		
Нарушение скоростного режима	П.14.6.1					ФП ЧР		
Не соблюдение маршрута	П.15.2				X			X
Превышение норматива на СУ	П.15.3					ФП ЧР		

Нарушение	Пункт Правил	Санкции МФР	Отказ в старте	Незачет СУ	Исключение из соревнования	Пенализация	Денежный штраф, % от Стартового взноса	Решение КСК
Нарушение требований безопасности на СУ	П.15.4			X	X	X		X
Выезд на трассу СУ до закрытия финиша	П.15.7			X	X			X
Использование цепей и других дополнительных устройств противоскольжения.	П.15.14			X	X			X
Преднамеренное блокирование проезда	П.15.15			X	X	X		X
Нарушение режима Закрытого парка	П.17.2					3 часа мин		X
Задержка ремонтных работ в зоне регруппинга	П.17.3					1 мин за минуту		X
Преднамеренный слив нефтепродуктов и технических жидкостей на землю и в водоемы, а также оставленных после себя следов ремонта.	П.21.1				X			
Использование лебедки без коррозационной стропы. 1-е нарушение 2-е нарушение 3-е нарушение	П.21.2			X	X	1 час	X X	X
Использование топора/пилы для валки живых деревьев. 1-е нарушение 2-е нарушение 3-е нарушение	П.21.3			X	X	1 час	X X	X
Наличия огнестрельного оружия при себе и/или в квадроцикле во время соревнования.	П.21.4.				X			