

---

**УЗГОДЖЕНО**

Комітетом спеціальних позашляхових змагань  
Автомобільної Федерації України

**ЗАТВЕРДЖЕНО**

Комісією автомобільного спорту  
Автомобільної Федерації України  
Рішення від 15.01.2016

**УЗГОДЖЕНО**

Підкомітетом з трофі-рейдів  
Автомобільної Федерації України

**ПРАВИЛА ПРОВЕДЕННЯ ЗМАГАНЬ  
З ТРОФІ-РЕЙДІВ  
2016**

**ЗМІСТ**

СТАТТЯ 1. ТЕРМІНОЛОГІЯ  
СТАТТЯ 2. ВИМОГИ ДО ДОДАТКОВОГО РЕГЛАМЕНТУ.  
СТАТТЯ 3. ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ.  
СТАТТЯ 4. УЧАСНИКИ. ЕКІПАЖІ.  
СТАТТЯ 5. ЗАЯВКИ. ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ.  
СТАТТЯ 6. ІДЕНТИФІКАЦІЯ. РЕКЛАМА.  
СТАТТЯ 7. СТРАХУВАННЯ.  
СТАТТЯ 8. АДМІНІСТРАТИВНІ ТА ТЕХНІЧНІ ПЕРЕВІРКИ.  
СТАТТЯ 9. ДОРОЖНЯ КНИГА.  
СТАТТЯ 10. ДОРОЖНИЙ РУХ.  
СТАТТЯ 11. ДОПОМОГА.  
СТАТТЯ 12. КОНТРОЛЬНА КАРТА (КАРНЕТ).  
СТАТТЯ 13. СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ (СД).  
СТАТТЯ 14. СТАРТ ТА ФІНІШ.  
СТАТТЯ 15. КОНТРОЛЬНІ ЗОНИ СУДДІВСЬКИХ ПУНКТИВ.  
СТАТТЯ 16. ВИБУТТЯ ЗІ ЗМАГАННЯ. ЕВАКУАЦІЯ.  
СТАТТЯ 17. ЗАКРИТИЙ ПАРК (ЗП).  
СТАТТЯ 18. ВИЗНАЧЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ (КЛАСИФІКАЦІЯ)  
СТАТТЯ 19. ШТРАФИ ТА ПЕНАЛІЗАЦІЯ.  
СТАТТЯ 20. ПРОТЕСТИ. АПЕЛЯЦІЇ.  
СТАТТЯ 21. ЕКОЛОГІЯ.  
СТАТТЯ 22. ВИЗНАЧАЛЬНИЙ ТЕКСТ.  
ДОДАТОК 1 - ТАБЛИЦЯ ПЕНАЛІЗАЦІЙ  
ДОДАТОК 2 - КОНТРОЛЬ ПРОХОДЖЕННЯ ТРАСИ

**СТАТТЯ 1. ТЕРМІНОЛОГІЯ**

•**Трофі-рейд** - Змагання на позашляхових транспортних засобах з подолання бездоріжжя (по пересіченій місцевості) в якому за призначений заліковий час екіпаж на спеціальному позашляховому транспортному засобі долає певний маршрут до якого включено одну, або більше Спеціальних Ділянок (СД). СД можуть бути як навігаційними так і лінійними, також дозволено поєднувати в одному змаганні навігаційні та лінійні СД.

•**Брифінг** - інструктаж учасників та екіпажів про особливості заліку, особистих вимог до загальної та екологічної безпеки та інших особливостях даного змагання. Проводиться Директором змагання або уповноваженою ним особою. Обов'язкова присутність на Брифінгу не менше одного члена кожного екіпажу.

---

•**Бюлетень** - офіційне письмове повідомлення, яке є невід'ємною частиною Додаткового регламенту та використовується для публікації змін, пояснень та доповнень до останнього.

○ Бюлетені мають бути пронумеровані та мати дату й час публікації.

Бюлетені видаються та підписуються:

○ Організатором - до початку Адміністративних перевірок;

○ КСК - під час всього змагання.

Бюлетень зберігаються в Секретаріаті змагання, публікуються на Офіційній Дошці Оголошень і невідкладно повідомляються Учасникам під підпис. Усі бюлетені мають бути видані у письмовій формі та знаходитися на Офіційній Дошці Оголошень та (при необхідності) на помітному місці на Суддівських постах.

•**Час проведення змагання** - будь-яке змагання починається з Адміністративних перевірок та закінчується самим пізнім з наступних моментів:

○ Завершення часу подачі Протестів чи закінчення їхнього слухання;

○ Закінчення Адміністративних перевірок і Технічної Інспекції після змагань;

○ Завершальне визначення результатів.

○ Нагородження переможців

•**Спеціальна Ділянка (СД)** - частина змагання по подоланню різноманітних видів бездоріжжя, з елементами орієнтування, чи без них.

○ **Лінійна СД** - частина змагання, на якій Екіпажі повинні точно дотримуватись певного маршруту та коридору (обов'язковий порядок проходження пунктів фіксації КП, та/або контрольних пунктів, дотримання треку, маршруту чи обмежень коридору). Елементи орієнтування на таких СД повинні бути мінімізовані.

○ **Навігаційна СД** - частина змагання, на якій екіпажі самостійно визначають маршрут пересування в межах Офіційної траси змагання, де можуть бути розташовані суддівські пункти КП та контрольні пункти фіксації.

•**Додаткова спеціальна ділянка (ДСД)** - недовготривала та видовищна СД, яка проводиться з метою залучення глядачів та журналістів. Правила для всіх ДСД, що входять до заліку змагання визначаються Додатковим регламентом.

•**Пролог** - кваліфікаційне змагання, яке проводиться на розсуд Організатора напередодні старту змагання з дотриманням підвищених вимог безпеки і на дорогах цілком перекритих від стороннього руху. Результати Прологу, у тому числі і пеналізації в часі, не входять у загальну класифікацію змагання. Порядок старту на пролозі визначає Організатор з урахуванням вимог безпеки. Пролог може проводитися Організатором і з метою залучення великої кількості глядачів для популяризації змагань. Організатор має право передбачити штрафні санкції за відсутність екіпажу-учасника на Пролозі, що повинно бути відображено в Додатковому Регламенті змагання.

•**Дорожня секція** - частина маршруту з Нормою Часу між двома послідовними пунктами контролю Часу. Швидкість на Дорожній Секції не є вирішальним фактором, що визначає класифікацію.

•**Закритий Парк (ЗП)** - зона, в якій будь-який ремонт, заправка та зовнішня допомога заборонені, за виключенням випадків, спеціально передбачених цими Правилами та Додатковим Регламентом.

•**Зона заправки (ЗЗ)** - місце для проведення дозаправки.

•**Зона сервісу (ЗС)** - місце для проведення сервісних робіт.

•**Зона обмеження швидкості (ОШ)** - зона на змагальній ділянці, де максимальна швидкість автомобіля обмежена.

•**Табір змагання** - зона, передбачена Організатором, для відпочинку екіпажів. У таборі дозволяється проводити будь-який ремонт силами екіпажу чи інших екіпажів, що приймають участь у змаганні. Сервіс в таборі визначається Додатковим Регламентом змагання.

---

• **Зона розміщення (Бівуак)** - зона, передбачена Організатором для розміщення учасників змагання, режим роботи якої визначається в Додатковому Регламенті.

• **Контрольна Карта (Карнет)** - документ, що видається Організатором кожному екіпажу, в якому відмічається факт та/або час проходження суддівських пунктів під час змагання.

• **Часовий норматив (максимально дозволений час)** - встановлений Організатором максимальний час на подолання екіпажами певної СД або секції.

• **Реальний час** - час, реально витрачений екіпажем на проходження СД та\або ДС.

• **Нейтралізація** - час, на який Організатор може зупинити екіпажі, що беруть участь у змаганні. Цей час не впливає на результати екіпажу у змаганні.

• **Офіційна траса змагання** - траса, що описана у Дорожній Книзі.

• **Представник Учасника** - вказана у заявці фізична особа, яка має право представляти інтереси екіпажу під час змагання.

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

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

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

• **Ремонтні роботи** - виправлення пошкоджень, заміна елементів, деталей та агрегатів, а також будь-які налагоджувальні роботи, змащування, діагностика, заправка і технічне обслуговування, які проводяться силами екіпажу з використанням інструменту та матеріалів, що знаходяться на борту транспортних засобів, які на той час не фінішували в даній СД. Також допускається ремонт силами інших екіпажів, що не фінішували.

• **Секція** - частина змагання що може складатися з кількох СД та Дорожніх Секцій.

• **Сервіс** - будь-яка допомога, що надається будь-якою людиною, окрім членів екіпажів, що ще не фінішували на даної СД, включно використання чи отримання екіпажем будь-яких матеріалів, запасних частин, інструментів чи обладнання, які не знаходились на борту транспортних засобів, що приймають участь у змаганні. А також будь-яка стороння допомога (включно використання фізичної сили, буксирування, використання лебідки тощо) Не вважається сервісом отримання/передача інформації, води, їжі та медикаментів.

• **Представник**- фізична або юридична особа, яка має діючу на момент змагання Ліцензію Представника ФАУ.

• **Старт** - момент часу, згідно якому екіпажу дозволяється виїзд на трасу змагання.

• **Фініш** - часом фінішу є мить перетину лінії фінішу передньою віссю транспортного засобу.

• **Екіпаж** - екіпаж автомобіля в трофі-рейді складається з двох осіб, що реєструються як Перший та Другий Водії. У групі "TOURISM-AUTO" кількість членів екіпажу не повинна перевищувати штатну кількість посадочних місць, обладнаних ремнями безпеки.

• **Екіпаж на борту** - термін, що визначає присутність усіх членів екіпажу всередині транспортного засобу на своїх місцях, при повному виконанні усіх заходів безпеки передбачених на даному змаганні та СД.

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

---

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

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

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

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

• **Технічний паспорт транспортного засобу для автомобільного спорту** - документ, виданий ФАУ чи ФІА. Цей паспорт повинен надаватися за вимогою офіційних осіб змагання.

• **Етап** - частини змагання, розділені не менш ніж 7 годинною перервою.

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

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

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

• **Період Нейтралізації** - час, на який Організатор може зупинити екіпажі. Цей час не зараховується в час, що класифікується.

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

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

• **Гаситель тросу** - прилад, який встановлюється на сталевий трос лебідки з метою запобігання травматизму у разі розриву тросу. Вага гасителя тросу - не менш 0,75кг, площа поверхні - не менш 0,25м<sup>2</sup>; повинен знаходитися на третій частині натягнутого тросу

• **Корозахисний строп** - плоский, нееластичний ремінь шириною не менш 50 мм й довжиною від 2 м для автомобілів та UTV, і шириною не менше 20 мм й довжиною від 2 м для ATV призначений для фіксації троса лебідки на деревах. Для ATV при використанні синтетичного тросу дозволяється використання корозахисної стропи надітої безпосередньо на трос.

---

## СТАТТЯ 2. ВИМОГИ ДО ДОДАТКОВОГО РЕГЛАМЕНТУ.

- Умови публікації.

- Додаткові регламенти мають бути складені та видані у повній відповідності до усіх вимог до них з боку НСК ФАУ, даних правил та Загального Регламенту Чемпіонату України з відповідного змагання.

- Будь-яке положення, викладене в даних Правилах, що суперечить НСК ФАУ є нечинним і не може бути застосовано. В разі суперечностей між положеннями даних Правил та НСК ФАУ – підлягають застосуванню положення НСК ФАУ.

- Регламент подається в Дирекцію ФАУ у надрукованому вигляді, та повинен бути підписаний Організатором, та завірений печаткою організатора. Проект регламенту для узгодження з ФАУ може бути представлений у вигляді електронної копії.

- Терміни:

- Подання регламенту в ФАУ (в комітет позашляхових змагань) - не пізніше, ніж за 4 тижня до закінчення прийому заявок, якщо інше не обговорено Загальним регламентом відповідного змагання.

- Затвердження ФАУ - не пізніше, ніж за 3 тижня до закінчення прийому заявок.

- Додатковий регламент розробляється шляхом доповнення Стандартного регламенту з трофі-рейдів наступною інформацією:

- ✓ номер та дата офіційного узгодження з ФАУ;
- ✓ повна назва, статус та дати проведення змагання;
- ✓ назва та реквізити Організатора, адреса та контактні данні Секретаріату змагання;
- ✓ список членів Оргкомітету та їх посади;
- ✓ список Офіційних, осіб з вказуванням їх номерів ліцензій ФАУ та міста:

- спортивні комісари,

- директор гонки,

- головний секретар змагань,

- начальник безпеки,

- технічний комісар,

- офіцер по зв'язкам з учасниками.

- ✓ програма змагання;

- ✓ офіційний час змагання;

- ✓ кількість та типи СД, ДСД, секцій;

- ✓ режим роботи суддівських пунктів;

- ✓ необхідність наявності прибору супутникової навігації та будь-якого іншого обладнання (фотоапарат, терматріп, тощо);

- ✓ довжина спеціальних ділянок та загальна довжина траси змагання;

- ✓ особливості класифікації;

- ✓ час та місце оприлюднення результатів;

- ✓ особливості розміщення та маркування суддівських пунктів, коридору, створів,

тощо;

- ✓ види та умови заліків (особистий, командний, додаткові, тощо);

- ✓ залікові групи;

- ✓ умови та терміни подання заявок;

- ✓ стартові внески та реквізити для їх оплати;

- ✓ обмеження до кількості транспортних засобів, що приймають участь у змаганні;

- ✓ допущенні транспортні засоби;

- ✓ порядок старту, стартовий інтервал;

- ✓ розміщення Зон Сервісу, якщо вони передбачені;

- ✓ додаткові штрафні санкції та пеналізація;

- ✓ категорії та групи, що нагороджуються;

---

✓ інші доповнення, які відповідають даним Правилам.

• Будь-які зміни чи доповнення до Додаткового Регламенту змагання мають бути оприлюднені у Бюлетені.

• Додатковим Регламентом можуть бути передбаченні різноманітні штрафи та покарання за порушення неспортивного характеру (наприклад екологічні вимоги та недотримання ПДР), які накладаються директором або КСК.

• За порушення екологічних вимог будуть встановлені додаткові внески організатору змагання для відшкодування пошкоджень, у кожному випадку індивідуально. Факти порушень будуть передані Спортивним комісарам або Директору для прийняття відповідного рішення

### **СТАТТЯ 3. ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ.**

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

3.1.1. Група **TR0** - Серійні позашляхові автомобілі, що не мають спеціальної підготовки.

3.1.2. Група **TR1** - Серійні позашляхові автомобілі, що мають обмежену підготовку.

3.1.3. Група **TR2** - Серійні позашляхові автомобілі, спеціально підготовлені для участі в змаганнях з трофі-рейдів.

3.1.4. Група **TR3** - Серійні позашляхові автомобілі, підготовка яких не відповідає вимогам для групи TR2 та прототипи вільної конструкції, які можуть бути в тому числі самохідними транспортними засобами.

3.1.5. Група **TR4** - Серійні позашляхові вантажні автомобілі.

3.1.6. Група **OPEN33** - Серійні позашляхові автомобілі, підготовка яких не відповідає вимогам для групи TR2 чи TR3 та прототипи вільної конструкції, які можуть бути в тому числі самохідними транспортними засобами.

3.1.7. Група **ATV** - Квадроцикли (мотовсюдиходи).

3.1.8. Група **UTV** - Мотовсюдиходи «Side-by-side».

3.1.9. Група **TOURISM-AUTO** - Серійні позашляхові автомобілі.

3.1.10. Група **TOURISM-ATV** - Квадроцикли (мотовсюдиходи).

3.2. Усі випадки невідповідності заявленого транспортного засобу певній заліковій групі розглядаються до початку змагання за поданням Технічної Комісії до КСК, яка приймає рішення про допуск чи переведення транспортного засобу до іншої залікової групи, чи про його недопущення до змагань.

3.3. Якщо в будь-якій заліковій групі допущено менше 5-ти автомобілів, учасники за підсумками змагання одержують 50% очок, визначених у класифікації, нагороджується тільки екіпаж, який переміг у такій заліковій групі. Якщо в групі бере участь менше трьох автомобілів, учасники одержують 15 % очок визначених у класифікації..

### **СТАТТЯ 4. ПРЕДСТАВНИКИ. ЕКІПАЖІ.**

4.1. До участі у змаганнях з трофі-рейдів допускаються фізичні та юридичні особи, які мають Ліцензію Представника ФАУ. Представники заявляють екіпажі, в яких кожен член екіпажу має Ліцензію Водія ФАУ.

4.2. Представник несе солідарну відповідальність за дії членів екіпажу, а також за всіх осіб, що забезпечують їх участь у змаганні.

4.3. Будь-який член екіпажу може керувати автомобілем під час змагання, при умові наявності в нього водійського посвідчення відповідної категорії.

---

4.4. Якщо представник не є членом екіпажу, усю відповідальність за даний екіпаж на СД несе перший водій.

4.5. Якщо один з членів екіпажу вибуває із змагання, то екіпаж буде знято зі змагання.

4.6. Якщо на борт транспортного засобу допускається третя особа (за виключенням випадків, пов'язаних з транспортуванням травмованої особи та інших форс-мажорних обставин, підтверджених офіційними документами), то екіпаж може бути знятий зі змагань або пеналізовано за рішенням КСК.

4.7. Будь-який обман, неспортивна чи некоректна поведінка буде розглядатися КСК. Покаранням може бути будь-яке покарання у відповідності до НСК ФАУ, аж до зняття зі змагань включно.

## **СТАТТЯ 5. ЗАЯВКИ. ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ.**

5.1. Будь-яка особа, що має діючу ліцензію представника, та бажає взяти участь у змаганні, повинна надіслати до Секретаріату змагання заповнену відповідним шляхом Заявку на участь, та сплатити заявочний внесок.

5.2. Організатор повинен оприлюднити форму Заявки у мережі Інтернет одночасно з початком прийому заявок або забезпечити отримання форми Заявки учасниками в інший спосіб.

5.3. Заявка є угодою між Організатором та представником. Вона зобов'язує представника та екіпаж прийняти участь у змаганні, а організатора виконати у відношенні до представника та екіпажу всі положення НСК ФАУ, даних Правил Загального Регламенту відповідної серії та Додаткового регламенту змагання.

5.4. Фактом підписання заявки, представник та всі члени екіпажу потрапляють під спортивну юрисдикцію ФАУ та зобов'язуються виконувати положення НСК ФАУ, даних Правил, Загального Регламенту відповідної серії та Додаткового регламенту змагання.

5.5. Організатор не відповідає за шкоду та пошкодження вчинені представнику, екіпажу та його майну. Всі представники, екіпажі які приймають участь у змаганні беруть на себе всі ризики з цим пов'язані. Своїм підписом у Заявці представник та екіпаж відмовляється від права на будь-яке відшкодування витрат, які можуть виникнути в результаті будь-яких випадків під час змагання. Ця відмова від будь-якого відшкодування витрат відноситься до організатора, ФАУ, офіційних осіб та усіх інших учасників змагання.

5.6. Попередня заявка може бути передана представником Організатору по факсу, електронній пошті чи через веб-сайт, для цього в Додатковому Регламенті повинні бути вказані номер факсу, адреса електронної пошти чи веб-сайту. В цьому випадку оригінал форми Заявки повинен бути переданий організатору під час Адміністративної перевірки. Датою подання Заявки буде вважатися дата відправлення форми Заявки по факсу, електронній пошті чи через веб-сайт, а фактом прийняття Заявки вважається відповідь Організатора. У випадках, які не заперечують НСК ФАУ, Організатор має право відмовити представнику у прийнятті Заявки, та повідомити про це представника не пізніше ніж за добу до закінчення терміну подання заявок.

5.7. Попередня Заявка повинна мати наступні данні:

- Прізвище, ім'я, громадянство, номер Ліцензії Водія, адресу для повідомлень, контактний телефон для кожного з членів екіпажу;

- Інформацію про спортивні транспортні засоби (марка, модель, залікова група);

Заявки, які не супроводжуються заявочним внеском вважаються прийнятими умовно, та можуть бути відхилені у будь-який час до початку змагання.

5.8. Дозволяється змінювати одного з водіїв до завершення Адміністративної перевірки. Заміна обох членів екіпажу може бути проведена в той самий термін, але тільки з дозволу КСК.

5.9. Дозволяється змінювати транспортний засіб на інший, тієї ж залікової групи до завершення Адміністративної перевірки. Заміна транспортного засобу на транспортний засіб іншої залікової групи дозволяється тільки з дозволу директора змагання.

5.10. Попередній перелік учасників змагань повинен бути оприлюднений не пізніше ніж за 5 діб до початку змагання.

5.11. Організатор зобов'язаний в Додатковому Регламенті визначити розмір базового заявочного внеску. Організатор вправі передбачити у Додатковому Регламенті розмір і терміни оплати пільгових і збільшених заявочних внесків.

5.12. Заявочні внески можуть бути збільшені вдвічі у випадку відмовлення Учасника від обов'язкової реклами організатора.

5.13. Заявочні внески мають бути повернуті повністю:

- кандидатам, в яких не була прийнята заявка на участь у змаганні;
- у випадку коли змагання не відбулося, або перенесено на термін більший ніж 24 години.

5.14. Представник, що не зміг приймати участь у змаганні з приводу офіційно доведених форс-мажорних обставин має право на повернення йому 50 відсотків Заявочного Внеску за кожний екіпаж, що не прийняв участь у змаганні.

5.15. Кінцевий термін повернення внесків не більше ніж 1 місяць після завершення змагання.

5.16. Організатор має право передбачити обов'язкові чи необов'язкові додаткові внески за автомобілі сервісу та супроводу, евакуацію, екологічні застави чи внески і тому подібне. Інформація про обов'язкові додаткові внески повинна бути доведена до учасників до початку прийому заявок.

## **СТАТТЯ 6. ІДЕНТИФІКАЦІЯ. РЕКЛАМА.**

6.1. Організатор надає кожному екіпажу емблеми та стартові номери. Емблеми мають нести інформацію про статус та назву змагання та включати символіку ФАУ.

6.2. Основні стартові номери (розташовуються на передніх дверях автомобіля, або на боках квадроциклу) повинні бути виконані на контрастному фоні (рекомендується чорним по білому) з висотою символів не менше 250мм та шириною штриху не менше 20мм для автомобілів, та висотою не менше 150мм та шириною штриху не менше 15 мм для квадроциклів та багі.

6.2.1 Рекомендований розмір символів дублюючого номера (розташовується на лобовому та задньому склі автомобілів або у місцях, вказаних організатором для квадроциклів та багі): висота символів 75 мм з шириною штриху не менш 10 мм.

6.3. Якщо під час змагання буде виявлено неналежне розташування чи відсутність стартового номеру або емблем змагання: при першому порушенні буде стягнуто штраф у розмірі 10% базового внеску, при другому - 50%, при третьому - зняття зі змагання. Кожне порушення має бути усунене до старту наступної СД чи секції.

6.4. Прізвища та імена (псевдоніми) першого та другого водіїв та їх національні прапори мають розташовуватись на передніх крилах та/або на задніх бокових вікнах/поверхнях транспортного засобу. Для квадроциклів та багі прізвища, ім'я та національні прапори повинні бути розташовані на шоломах водіїв. За порушення може бути стягнуто штраф у розмірі 10% від стартового внеску.

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



---

6.6. Місця, зарезервовані організатором для обов'язкової реклами знаходяться:

- На емблемах змагання - смуга 9x43см по нижньому краю емблеми.

- На панно зі стартовими номерами.

- Дві смуги 10X25см, розташовані по бокам верхньої частини лобового скла. У випадках, коли конструктивні особливості автомобілів не дозволяють розташувати панно з причини обмеження огляду, Технічний комісар може сумісно з екіпажем знайти прийнятне для обох сторін місце розташування реклами.

6.7. Місця для необов'язкової реклами: два панно розмірами 50X52 см резервуються на задніх дверцятах та крилах автомобіля. Організатор має право розбити це панно на декілька частин з дотриманням тієї ж загальної площі реклами.

6.8. Умови відмови представника від необов'язкової реклами визначаються Додатковим регламентом змагання.

6.9. Екіпажі несуть відповідальність за присутність і належне розташування реклами під час змагання. За відсутність чи невірне розташування можуть бути використані штрафні санкції у розмірі 10% от від базового заявочного внеску за перше порушення, та штраф у розмірі 100% від базового заявочного внеску за наступні порушення. Якщо організатор не надав екіпажу рекламні панно для заміни втрачених чи пошкоджених під час гонки, екіпаж не штрафується.

## **СТАТТЯ 7. СТРАХУВАННЯ.**

7.1. Водії в обов'язковому порядку повинен мати страховий поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, на якому вони змагаються, а також кожний з водіїв повинен мати страховий поліс від нещасних випадків на суму не менше 50 тис. грн... Організатор також рекомендує водіям мати страхові поліси підвищених ризиків. Водії в обов'язковому порядку повинні мати медичний сертифікат встановленого зразка і заповненого спеціалізованим медичним закладом (спортивним диспансером). Сертифікат повинен бути дійсний на весь період змагання. Ці сертифікати пред'являються при проходженні екіпажем адміністративної комісії.

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

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

## **СТАТТЯ 8. АДМІНІСТРАТИВНІ ТА ТЕХНІЧНІ ПЕРЕВІРКИ.**

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

8.2. Будь-який автомобіль, який буде представлено для перевірки із запізненням більше граничного, передбаченого Додатковим Регламентом змагання, не буде допущений до старту, за винятком випадків форс-мажорних обставин, визнаних Директором змагання. Якщо екіпаж запізнюється на адміністративну та технічну перевірку поза розкладом, але в рамках їх роботи, екіпаж буде пеналізовано від 10 до 50%.

8.3. Після технічної перевірки, у випадку невідповідності транспортного засобу, Директор (КСК) змагання може дати строк для приведення цього транспортного засобу у відповідність. Старт кожного невідповідного транспортного засобу буде відмінено.

8.4. Перевірки повинні здійснюватися у загальному порядку: контроль ліцензій, водійських посвідчень, медичних сертифікатів чи довідок, страхових полісів, технічних паспортів ТЗ та інших необхідних документів, марки і моделі автомобіля, візуальна відповідність автомобіля групі, у якій він бере участь, всіх основних елементів безпеки, відповідність автомобіля Правилам дорожнього руху і т. п.

---

8.5. На перевірках проводиться:

- Ідентифікація екіпажу: кожен член екіпажу повинен мати дві недавні фотографії формату 4x4 см або 4x6 см.

- Ідентифікація транспортного засобу.

8.6. Будь-який транспортний засіб, який допускається до старту, повинен бути обов'язково обладнаний усіма необхідними засобами безпеки згідно Правил дорожнього руху України.

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

8.8. На протязі змагання під час руху транспортного засобу (засобів) екіпажу більш ніж 10 км/год всі члени екіпажу повинні бути у застібнутих захисних шоломах та всі члени екіпажу на автомобілях та багі з пристебнутими ремнями безпеки. Кожний підтверджений факт такого порушення пеналізується за рішенням КСК.

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

## **СТАТТЯ 9. ДОРОЖНЯ КНИГА.**

9.1. Дорожня книга - це документ, який визначає маршрут руху екіпажів та особливості проходження траси змагання. Умови видачі Дорожньої Книги визначаються Додатковим регламентом змагання.

9.2. Дорожня Книга може мати вигляд легенди проходження маршруту або/та переліку обов'язкових для відвідування Контрольних Пунктів, визначати певний порядок або час відвідування КП, визначати максимальне відхилення від заданого маршруту, розташування Контрольних Суддівських Пунктів.

9.3. В Додатковому регламенті може бути передбачена пеналізація за відхилення від вказаного у Дорожній Книзі маршруту.

9.4. Організатор повинен гарантувати екіпажам рівні умови доступу до інформації про маршрут.

9.5. Організатор повинен перевірити Дорожню Книгу та інформацію в неї перед змаганням.

9.6. Дорожня книга має описувати межі Навігаційної СД (якщо така є), район, всередині описаних меж є офіційною трасою навігаційної СД.

9.7. У місцях, де неможливо точно описати місцевість, Організатор повинен вказувати точки GPS. Всі GPS - координати повинні видаватися екіпажам у форматі WGS-84 у вигляді - градуси, мінути, частки хвилин (ДД ММ, мм). Організатор зобов'язаний надати письмові дані для завантаження приладів GPS. У Додатковому Регламенті Організатор завчасно повинен оголосити про необхідність наявності приладу GPS та можливості їх електронної завантаження.

9.8. Розташування контрольних та суддівських пунктів повинно бути точно вказано у Дорожній Книзі з використанням посилань на матеріали гонки (географічні (широта і довгота) координати, зазначення місця на карті).

9.9. У Додатковому Регламенті можуть бути застережені обмеження та / або умови ознайомлення з трасою.

## **СТАТТЯ 10. ДОРОЖНИЙ РУХ.**

10.1 Під час всієї тривалості змагання екіпажі повинні точно дотримуватися Правил дорожнього руху України. Кожен екіпаж, який не дотримується цієї вимоги, понесе покарання. Всі правила дорожнього руху України повинні неухильно виконуватись, безпека та права інших учасників руху повинні поважатися. Факти порушень будуть

передані Спортивним комісарам або Директору для прийняття відповідного рішення. За порушення ПДР під час змагання, встановлюються такі додаткові внески організатору змагань:

Перше порушення - 500 грн

Друге порушення – 800 грн

Третє порушення – 1000 грн.

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

10.3 Екіпажу заборонено під загрозою виключення: навмисно блокувати проїзд транспортних засобів учасників змагання або перешкоджати обгону, вести себе, не дотримуючись спортивної етики.

## **СТАТТЯ 11. ДОПОМОГА.**

11.1. Ремонт ТЗ дозволяється впродовж всього змагання, за винятком випадків, що заборонені даними правилами та Додатковим Регламентом.

11.2. Під час змагання буксирування на СД одного ТЗ іншим дозволяється лише тим екіпажам, що стартували на даній СД, та ще не фінішували. Буксирування через Суддівський пункт Старту дозволяється транспортним засобом іншого учасника змагань, одночасно з буксируємих. За проїзд суддівського пункту старту або фінішу на буксирі екіпаж буде пеналізовано на одну годину за кожний проїзд. Буксирування через суддівський пункт старту та фінішу можливе лише в напрямку залікового руху.

11.3. Передача для екіпажу грошей, ліків, одягу, їжі та напоїв будь-якою особою не вважається допомогою під час всього змагання.

11.4. Сервіс.

11.4.1. Сервіс на СД може бути дозволено в спеціальній зоні сервісу.

11.4.2. Будь-яке зафіксоване порушення, що торкається сервісу, підлягає пеналізації аж до зняття зі змагання.

11.4.3. Заборонено розташування будь-яких матеріалів, запчастин, інструментів чи обладнання на СД.

11.4.4. *Рекомендовано.* Автомобілі сервісу повинні бути чітко ідентифіковані за допомогою емблем «Сервіс», шлях отримання, та місця розташування яких визначає Додатковий Регламент змагання. Решта ТЗ ідентифікуються за допомогою емблем «Супровід».

11.4.5. В Додатковому регламенті повинно бути визначено розташування всіх Зон Сервісу.

11.4.6. В середині всіх Зон Сервісу максимальну швидкість обмежено 30 км/год. Організатор повинен забезпечити проїзд та зарезервувати місце для Учасників за допомогою розмітки, пропускного режиму, тощо. Рекомендовано передбачити окремий проїзд для глядачів та служб, який не перетинається з проїздом для спортивних ТЗ.

11.5. «Зелений ОК» та «SOS». Екіпажу рекомендовано мати в ТЗ символи «ОК» зеленого та «SOS» червоного кольору, що зроблено на міцному водостійкому матеріалі.

11.5.1. У випадку аварії на СД, чи під час тривалої зупинки, при відсутності постраждалих, та при відсутності необхідності допомоги, екіпаж повинен закріпити знак «ОК» на місці, що буде добре видно іншим учасникам, що проїжджатимуть повз.

11.5.2. У випадку аварії з постраждалими та/або необхідності медичної допомоги, має бути виставлений знак «SOS». Після надання допомоги, треба встановити знак «ОК».

11.5.3. Екіпаж, що слідує за ТЗ, що зазнав аварії повинен:

11.5.3.1. У випадку, коли йому було показано «SOS» - зупинитись, надати допомогу, прийняти зусилля по передачі інформації про аварію офіційним особам змагання, при

необхідності - дочекатись прибуття швидкої допомоги або лікаря.

11.5.3.2. У випадку відсутності будь-якого з двох знаків, екіпаж повинен зупинитись, пересвідчитися що допомога не потрібна, та проінформувати офіційних осіб

11.5.4. За невиконання п.11.5 екіпаж може бути пеналізовано.

11.6. У випадку проведення змагань на території, де відсутній, або невпевнено працює стільниковий зв'язок, Організатору рекомендовано організувати радіозв'язок та розташувати пункти зв'язку так, щоб в екстреному випадку учасники та судді мали можливість зв'язатися з Організатором безпосередньо, або передати повідомлення. Якщо місцевість не дозволяє мати впевнений радіозв'язок, організатору рекомендується передбачити інші способи передачі екстрених повідомлень.

## **СТАТТЯ 12. КОНТРОЛЬНА КАРТА (КАРНЕТ).**

12.1. На старті змагання екіпажам має бути видані Контрольні Карти, де вказані Норми часу та нормативи для кожної СД або секції. Контрольна Карта може бути замінена на старті наступної СД/Секції. Кожен екіпаж несе відповідальність за наявність Контрольної Карти.

12.2. Контрольна Карта повинна мати відмітки кожного з суддівських та/або контрольних пунктів. За відсутність відміток або неподання Контрольної Карти на будь-якому суддівському пункті (за винятком випадків обговорених даними Правилами) екіпаж може бути пеналізовано за рішенням КСК.

12.3. Будь-які виправлення чи зміна інформації у Контрольній Kartі пеналізується за рішенням КСК, за виключенням випадку внесення змін суддею, з відповідним підписом цього судді.

12.4. Тільки екіпаж є відповідальним за подання Контрольної Карти на суддівських пунктах і правильність внесеної інформації. Тільки суддям на суддівських пунктах дозволяється вносити інформацію до Контрольної Карти.

12.5. Екіпаж, що прибув до табору змагань, не отримавши відмітку на фініші СД або Секції, повинен здати Контрольну Kartу в Секретаріат змагання. Невиконання даної вимоги пеналізується за рішенням КСК. Екіпаж, що загубив карнет буде пеналізовано 3 годинами часу.

12.6. Екіпаж, що припинив участь у змаганні, повинен в найкоротший термін здати Контрольну Kartу офіційним Особам з власноручним записом про причину сходу. Порушення даної вимоги (за запитом Організатора) можуть розглядатись комітетом позашляхових змагань ФАУ.

## **СТАТТЯ 13. СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКІ (СД).**

13.1. Спеціальна Ділянка починається на суддівському пункті Старту, та закінчується пунктом контролю часу на Фінішу.

13.2. Дотримання Маршруту на лінійній СД є обов'язковим, порушення пеналізується рішенням КСК, аж до виключення екіпажу із заліку СД, на якій відхилення було допущене.

13.3. Екіпаж, що перевищив норматив СД буде пеналізовано зняттям всіх КП на цій СД, нарахуванням нормативу часу та додаванням 50% нормативу часу. Директор змагання не гарантує роботу суддівських пунктів для екіпажів що перевищили норматив.

13.4. Під час руху ТЗ по трасі СД члени екіпажів повинні бути пристебнуті пасами безпеки та в застебнутих належним чином шоломах, екіпажі, що порушують цю вимогу, будуть пеналізовані на 1 годину за перше та друге зафіксоване порушення, за третє порушення – зняття зі змагання..

13.5. Час проходження СД фіксується з точністю до секунди.

13.6. Зміна нормативу на лінійному СД після старту дозволяється лише в тому випадку, якщо в Додатковому Регламенті була передбачена можливість перегляду нормативу та вказано його новий час, а час найкращого на СД екіпажу буде більше, ніж 80

---

відсотків від нормативу, при взятті усіх КП

13.7 До моменту закриття фінішу СД без дозволу Директора змагання категорично заборонено виїзд на трасу СД транспорту що фінішував, або не був допущений до участі у даній СД, а також автомобілів сервісу, супроводу або транспорту вболівальників.

13.8 Переривання СД: якщо спортивний рух на СД перервано, тоді КСК спираючись на доповідь Директора змагання, може прийняти рішення щодо виключення із заліку такої СД, у випадку коли неможливо визначити спортивні результати на СД.

13.9 В особливих випадках, виходячи з вимог безпеки, Директор змагання може перервати СД на попередньому пункті Контролю Проходження, та екіпажі можуть продовжити СД, після проходження небезпечної зони. Спортивний результат на такій СД буде визначатися шляхом складання часу частин СД, на яких був рух у спортивному режимі.

13.9.1 Час нейтралізації не рахується при нарахуванні пеналізації за відхилення від нормативу, тобто час нейтралізації потрібно відняти від часу проходження СД. Час нейтралізації повинно бути вказано в Контрольній Kartі екіпажу, та/або в суддівському протоколі.

13.10 Якщо норматив СД перевищує 17 годин, організатор повинен в Додатковому Регламенті передбачити час (нейтралізацію) для обов'язкового відпочинку екіпажів не менше 7 годин після кожних 17 годин руху.

13.11 У випадку, якщо траса передбачає проїзд по дорогам загального користування, Організатор повинен прийняти заходи щодо максимального зниження користування дорогами загального користування на СД, зокрема шляхом організації Секції з декількох СД зв'язаних Дорожніми Секціями.

13.12 Час виключення, норматив, або одна чи декілька норм часу, визначених в Додатковому регламенті, можуть бути змінені за рішенням КСК за поданням Директора змагання.

13.13 Екіпажам заборонено під загрозою пеналізації, аж до виключення зі змагання за рішенням КСК, навмисно блокувати проїзд, чи перешкоджати обгону іншими екіпажами. У випадку, коли подібне порушення мало за мету досягнення спортивної переваги для іншого екіпажу, КСК може накладати пеналізацію також і на той екіпаж, який мав за мету здобути перевагу таким шляхом.

## **СТАТТЯ 14. СТАРТ ТА ФІНІШ.**

14.1. Якщо формат змагання передбачає окремий старт, то порядок старту для змагань визначається Загальним Регламентом відповідного змагання, а для клубних змагань - єдиним жеребкуванням для всіх груп, якщо інше не обумовлено Додатковим Регламентом. При визначенні порядку старту можуть враховуватися результати, показані на попередніх СУ.

14.2. На старті кожної СД чи Секції екіпажі стартують (у випадку роздільного старту) з інтервалом не менш 1 хвилини.

14.3. Якщо організація траси дозволяє провести одночасний старт, та при цьому не будуть порушені заходи безпеки, а сам по собі старт не надасть переваг одного екіпажу перед іншим, можливий загальний старт всіх екіпажів. Процедура старту визначається Додатковим Регламентом.

14.4. Будь-який екіпаж, що запізнився на старт, пеналізується на 2 хвилини за кожен хвилину запізнення, а норматив розраховується з передбаченого часу старту, якщо запізнення перевищує 30 хвилин, екіпаж не буде допущено на старт СД. У випадку одночасного старту, норматив для екіпажу, що запізнився, буде рахуватись від назначеного моменту старту.

14.5. На старті СД екіпаж повинен знаходитись на борту ТЗ в повному складі, та виконати всі вимоги безпеки. Порушення даної вимоги пеналізується відмовою в старті на СД.

14.6. На старті СД автомобіль з екіпажем на борту зупиняється перед знаком «Старт». Екіпажу назначається час старту. Суддя фіксує в карнеті екіпажу назначений час старту, та починає зворотній відлік секунд 30-15-10 та останні 5-4-3-2-1 з одночасним дублюванням відліку візуальними сигналами (годинник або пальці руки, таблички, тощо), По закінченню відліку дається стартовий сигнал, після якого автомобіль повинен стартувати.

14.7. Застосування електронної процедури старту. Вона має бути ясно видимою екіпажу(ам), що знаходиться на лінії старту та може бути представлена як електронна система старту.

14.8. У випадку роздільного старту, на екіпаж, що не стартує більше 30 секунд після сигналу, може бути накладена пеналізація 2 хвилини.

14.9. Час старту на СД може бути змінений тільки за рішенням судді.

14.10. Фальстарт (початок руху до стартового сигналу судді) пеналізується рішенням директора змагання не менш ніж 1 хвилиною.

14.11. Екіпаж, що відмовляється стартувати на СД у назначений час та з назначеної позиції може бути пеналізовано за рішенням КСК аж до не заліку СД.

14.12. Часом фінішу на СД є момент перетинання лінії фінішу передньою віссю ТЗ, у випадку екіпажів, що виступають на квадроциклах - момент перетинання лінії фінішу передньою віссю квадроциклу, що їхав другим. Обов'язковою умовою є знаходження на борту ТЗ всіх членів екіпажу, що виконали вимоги безпеки, тобто час фінішу буде зафіксовано тільки після виконання цих умов.

14.13. Після перетинання лінії фінішу, екіпаж повинен зупинитись, та здобути відмітку, не створюючи перешкод для фінішу інших учасників, та надати флеш картку та карнет офіційним особам..

14.14. Організатор розташуванням пунктів СТАРТ та ФІНІШ повинен забезпечити можливість екіпажам та суддям виконати вищеназвані умови.

## **СТАТТЯ 15. КОНТРОЛЬНІ ЗОНИ СУДДІВСЬКИХ ПУНКТІВ.**

15.1. Всі суддівські пункти, тобто пункти Контролю Часу, Старт та Фініш СД, пункти Контролю Проходження, рекомендовано позначати стандартними знаками. У випадку відсутності стандартних знаків в Додатковому Регламенті повинний бути опис позначок суддівських пунктів, що дозволяє учасникам однозначно їх ідентифікувати.

15.1.1. Для суддівських пунктів Контролю Часу, Фінішу початок зони контролю рекомендовано позначати знаками на жовтому фоні. Через 30-50 м від жовтих знаків знаходиться суддівський пункт, позначений знаками на червоному фоні. Закінчення Зони контролю, приблизно через 10 метрів після суддівського пункту рекомендовано позначати знаками білого кольору з трьома діагональними чорними смугами.

15.1.2. Максимальна ширина Зони контролю суддівських пунктів КВ не повинна перевищувати 15м (виключення - одночасний старт). Рекомендовано створ Зони контролю позначати двома знаками. У випадку неможливості позначити створ двома знаками, знаки розташовуються праворуч по напрямку залікового руху. Також, контрольна зона може бути позначена в інші способи.

15.1.3. Вся Зона контролю, тобто простір між першими жовтими, та останніми білими знаками вважається зоною Закритого парку. Час перебування у Зоні контролю не повинен перевищувати часу, необхідного для проведення процедури, передбаченої для даного суддівського пункту (відмітка в Карнеті, старт, тощо).

15.1.4. Спосіб маркування контрольної зони суддівського пункту КП обговорюється в Додатковому Регламенті змагання.

15.2. Заїжджати та виїжджати у контрольну зону екіпажі повинні в тому напрямку, що позначено суддівськими знаками. Порушення пеналізується аж до виключення. Після здобуття відмітки повторний в'їзд в ту ж саму контрольну зону заборонено. Порушення пеналізується 1-ю годиною.

---

15.3. Екіпажі повинні підкорюватись вимогам суддів. У випадку невиконання вимог судді, екіпаж може бути пеналізовано за рішенням КСК. Екіпаж має право вимагати від судді внесення у Карнет відмітки (час та місце) про виконання вказівок суддів, що можуть призвести до пеналізації даного екіпажу. Суддя не має права відмовитись поставити таку відмітку.

15.4. Судді не зобов'язані давати екіпажам жодних коментарів відносно часу відмітки, регламенту, маршруту та виконання розкладу.

#### 15.5. КОНТРОЛЬ ЧАСУ (КЧ).

15.5.1. На суддівському пункті Контролю Часу ставиться відмітка про точний час прибуття, тобто фіксується момент, коли член екіпажу подав Карнет судді. Данні заносяться лише в тому випадку, якщо транспортний засіб та всі члени екіпажу знаходяться у контрольній зоні, поруч з суддівським пунктом.

15.5.2. Час відмітки на Контролі Часу фіксується з точністю до цілої хвилини у наступному вигляді: від 00 годин 01 хв. до 24 годин 00 хв.

15.5.3. Розрахунок часу прибуття в контрольну зону - обов'язок екіпажу, який має право звірятись з офіціальним годинником суддівського пункту.

15.5.4. Для розрахунку відмітки на КЧ необхідно до часу старту на Дорожню Секцію додати норму часу, відведену на проїзд даної секції. Часом старту на дорожню секцію є час відмітки на попередньому КЧ, або (у разі ДС, розташованих проміж Спеціальних Ділянок) час фінішу без врахування секунд.

15.5.5. Процедура здобуття відмітки екіпажем починається з моменту, коли транспортний засіб перетинає знаки Зони контролю.

15.5.6. Екіпажу заборонено зупинитись проміж жовтими знаками та суддівським пунктом.

15.5.7. Пеналізація, нарахована на Дорожніх секціях додається до часу проходження наступної СД, а у випадку відсутності наступної СД - до часу проходження попередньої СД.

#### 15.6. КОНТРОЛЬ ПРОХОДЖЕННЯ (КП).

Для контролю за дотриманням екіпажами маршруту, на трасі можуть бути розташовані пункти КП (контролю проходження). Розташування та порядкові номери КП вказуються в Дорожній книзі. Рекомендовано кожний пункт позначати за допомогою географічних координат (за допомогою приладів супутникової навігації).

15.6.1 КП можуть бути організовані у вигляді суддівських пунктів, або як контрольні пункти без суддів. У будь-якому випадку процедура контролю проходження екіпажем таких пунктів та здобуття відмітки повинна бути ретельно та однозначно прописана в Додатковому регламенті. Пеналізація за непроходження КП та/або невиконання обговореної процедури відмітки вказується у Додатковому Регламенті змагання.

15.6.2 Для контролю треку супутникової навігації або контролю відвідування КП (у випадку електронної відмітки КП), організатор може застосовувати спеціальні контрольні прилади. Застосування таких приладів повинно бути обговорено у Додатковому Регламенті змагання.

15.6.3 Пункт КП може бути позначено у будь-який, обговорений в Додатковому регламенті спосіб.

15.6.4 У випадку позначення точок КП фарбою на об'єктах, знак та номер точки КП повинні бути легко помітними, та на контрастному фоні. Рекомендовано позначати точки КП додатково на місцевості, наприклад відмічати сигнальною стрічкою дерева. Організатору необхідно мати контрольні фотографії всіх точок КП.

15.6.5 У випадку застосування стандартних суддівських знаків, їх рекомендовано розташовувати у наступний спосіб:

- 1-2 жовтих знаки «КП» (початок зони контролю)
- через 10 м 1-2 червоних знаки «КП» (суддівський пункт Контролю Проходження)

У випадку, коли КП передбачає процедуру відмітки, екіпаж зобов'язаний зупинитись

---

біля червоного знаку «КП» та подати судді Контрольну Карту для здобуття відмітки.

15.6.6 Час закриття суддівського пункту КП визначається в Додатковому Регламенті змагання.

15.6.7 На трасі змагання також можуть розташовуватись Пункти Раптового Контролю Проходження, не вказані у Дорожній книзі. Такі суддівські пункти розташовуються на трасі у такий спосіб, щоб маршрут всіх учасників (з урахуванням дотримання ширини коридору) обов'язково проходив через них. Маркування та процедура здобуття відмітки на таких пунктах обговорюється в Додатковому регламенті.

15.7. КОНТРОЛЬ ШВИДКОСТІ. На трасі трофі-рейду можуть бути застосовані Зони Обмеження Швидкості, де обмежується швидкість руху транспортних засобів учасників. Всі Зони Обмеження Швидкості повинні бути позначені у Дорожній книзі та можуть контролюватись Організатором. Спосіб контролю обговорюється в Додатковому регламенті змагання. Перевищення швидкості в зоні Обмеження Швидкості по за дозволим лімітом пеналізується:

- 10 - 20 км/год - 15 хвилин;
- 21 - 40 км/год - 60 хвилин;
- більше 41 км/год - 180 хвилин

## **СТАТТЯ 16. ВИБУТТЯ ЗІ ЗМАГАННЯ. ЕВАКУАЦІЯ.**

16.1. Екіпаж, що вибув зі змагання з приводу поломки ТЗ, або інших причин, повинен проінформувати про це Офіційних осіб змагання при першій можливості у будь-який доступний спосіб.

16.2. Організатор може забезпечити евакуацію екіпажів, що стартували на СД у випадку потреби, після закриття фінішу СД. Порядок евакуації, якщо вона передбачена обговорюється в Додатковому Регламенті змагання.

16.3. Евакуація транспортних засобів власними силами учасників дозволяється тільки після дозволу Офіційних осіб змагання.

## **СТАТТЯ 17. ЗАКРИТИЙ ПАРК (ЗП).**

17.1. Режим Закритого Парку діє:

- З моменту в'їзду транспортного засобу в передстартову Зону, Зону Регрупінгу або Зону Закритого Парку до моменту виїзду з цих зон;
- З моменту в'їзду в Зону Контролю суддівського пункту до моменту виїзду з неї;
- З моменту, коли транспортний засіб прибуде в Закритий парк на фінішу змагання, до закінчення строків подачі протестів та оголошення рішення Спортивних Комісарів про зняття Режиму Закритого Парку.

17.2. Будь-яке порушення Режиму Закритого Парку карається пеналізацією мінімум 3 години у відповідності до Таблиці пеналізацій.

17.3. У виняткових випадках, з дозволу Технічного комісара у Закритому парку, перед стартом, в зоні Регрупінгу та після завершення СД/Секції екіпажі можуть:

- Змінити одне або два колеса, застосовуючи тільки інструменти, що знаходяться на борту транспортного засобу;
- Замінити пошкоджене лобове скло.

Дані ремонтні роботи необхідно закінчити до назначеного часу старту даного екіпажу, затримка пеналізується на дві хвилини за кожну повну або неповну хвилину запізнення.

17.4. В Закритому Парку можуть знаходитись: офіційні особи, що виконують свої службові обов'язки, члени екіпажів тільки з дозволу або за вимогою офіційних осіб. Інші особи можуть бути допущені тільки з дозволу Директора змагання.

17.5. Як тільки транспортний засіб в'їжджає в Закритий Парк, всі члени екіпажу повинні негайно його покинути. Заборонено входити у Закритий Парк вдруге. Як виняток,



---

екіпажу може бути дозволено вдруге зайти до Закритого Парку, для того, щоб забрати особисті речі, в супроводі офіційних осіб.

17.6. В Закритому Парку дозволяється запускати двигун ТЗ за допомогою зовнішнього акумулятора, який після цього не дозволяється залишати на борту ТЗ.

17.7. Якщо Технічний Комісар вирішить, що стан ТЗ, що знаходиться в зоні Закритого Парку завдає загрозу безпеці, то у присутності Технічних Контролерів такий транспортний засіб має бути відремонтовано. У цьому випадку, час, що знадобився для ремонту буде вважатися часом запізнення на Дорожній Секції,

17.8. Для виїзду транспортного засобу з Закритого Парку перед стартом та після Регрупінгу екіпажам дозволений вхід в Закритий Парк за 10 хвилин до назначеного часу. Якщо Закритий Парк Регрупінгу не перевищує 30-ти хвилин, екіпажам дозволяється залишатись в цьому парку Регрупінгу.

## **СТАТТЯ 18. ВИЗНАЧЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ (КЛАСИФІКАЦІЯ).**

18.1. Штрафи виражаються у анулюванні пройдених (взятих) контрольних точок КП і/або додаванню часу (години, хвилини) зо загального часу..

18.2. Класифікація екіпажів на змаганні:

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

- сума взятих контрольних точок КП за мінусом суми пеналізації (штрафів);
- у разі однакової рівності точок КП за мінусом суми пеналізації (штрафів) враховується час проходження екіпажем СД даного етапу змагання, з урахуванням всіх отриманих ним пеналізацій у часі.
- на лінійних СД враховується час проходження екіпажем даної СД з урахуванням всіх, отриманих екіпажем пеналізацій у часі. При цьому організатор в Додатковому Регламенті може передбачити особливі умови проходження лінійних СД (наприклад, обов'язковість відвідування певних КП, пеналізації у часі за не взяття КП чи недотримання коридору і таке інше).

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

У разі не проходження екіпажем жодної контрольної точки на етапі змагання або не фінішуванні на етапі змагання, або перевищення норми часу на етапі змагання, або не стартом на етапі змагання екіпажу нараховується норматив проходження етапу з додаванням до нього 50% нормативу часу, при цьому взяті контрольні точки КП (якщо такі є) анулюються. Якщо екіпаж 2 рази не стартував, на етапах змагання або 2 рази не фінішував на етапах змагання, або не фінішував наприкінці змагання залік він не отримує.

18.2.2. Остаточна класифікація змагання розраховується шляхом сумарності контрольних точок КП, набраних екіпажем за всі етапи змагання, мінус пеналізація (штрафи). Той, хто досягне більшої загальної кількості точок КП, буде оголошений переможцем загальної класифікації, наступний буде другим і так далі. При рівності результатів, перевага буде належати тому екіпажу, який при цьому пройшов СД всіх етапів змагання за найменший час (при наступній рівності цього показника враховуються найменша сума отриманої пеналізації (штрафу)), при подальшій рівності переможцем буде той екіпаж, який показав найкращий результат на останньому етапі змагання.

18.2.3. Класифікація у командному заліку проводиться згідно положень регламенту відповідної серії змагань з трофі-рейдів, або (у випадку клубного змагання) згідно Додаткового регламенту, а саме: визначається по найбільшій кількості балів, набраних певною кількістю екіпажів (рекомендовано 2 або 3 екіпажу) у своїх залікових групах.

18.3. Результати оголошуються згідно програми змагання.

18.4. Протягом змагання можуть публікуватись наступні класифікації:

---

18.4.1. Неофіційні часткові класифікації - класифікації, що публікуються в кінці етапу для ознайомлення.

18.4.2. Попередня остаточна класифікація - класифікація, що публікується в кінці змагання за дозволом Спортивних Комісарів.

18.4.3. Офіційна остаточна класифікація - класифікація, що публікується в кінці змагання, яка затверджена Спортивними Комісарами.

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

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

## **СТАТТЯ 19. ШТРАФИ ТА ПЕНАЛІЗАЦІЯ.**

19.1. Таблиця пеналізації наводиться в Додатку №1 до даних Правил. В Додатковому Регламенті змагання можуть бути введені додаткові штрафи, якщо вони не заперечують даним Правилам, та Національному Спортивному Кодексу ФАУ.

19.2. Всі грошові штрафи повинні бути погашені Представником до оприлюднення попередніх результатів змагання.

19.3. Будь-яке порушення, не вказане в Таблиці пеналізації розглядається КСК.

## **СТАТТЯ 20. ПРОТЕСТИ. АПЕЛЯЦІЇ.**

Будь-який протест повинен бути поданий у відповідності з Розділом XIII НСК ФАУ.

20.1. Кожен протест повинен подаватися у письмовій формі, підписаний володарем ліцензії представника та повинен супроводжуватись внеском у розмірі 500 грн. та гарантійним внеском у сумі: 1000 грн. - за перевірку одної з частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система і т.і.), яка потребує розбирання агрегату;

20.2. Витрати, що пов'язані з виконанням робіт по демонтажу та монтажу при перевірці протесту, що не покриваються гарантійним внеском відносяться на рахунок протестуючої сторони і розмір витрат визначається відповідно до розцінок офіційного дилера в Україні по даній марці транспортного засобу..

20.3. Внески, вказані у п.п. 20.1.; повертаються тільки у випадку, якщо протест виявився обґрунтованим, або на основі рішення ФАУ.

20.4. Протести подаються Директору змагання. При відсутності Директора змагання протести подаються будь-кому зі Спортивних Комісарів.

20.5. Протести подаються:

20.5.1 проти прийняття заявки – не пізніше двох годин після закінчення передстартового контролю автомобілів,

20.5.2 проти рішення Технічного Комісара або контролера – на протязі 1 години після винесення цього рішення,

20.5.3 проти помилок або порушень, здійснених на протязі змагання з питань відповідності (невідповідності) автомобіля вимогам або класифікації, встановленій по закінченню змагання – подається на протязі 1 години після офіційної публікації результатів.

20.6. Забороняється внесення протестів по рішенням, винесеним суддями лінії старту, суддями фінішу або суддями факту по суті виконання ними своїх службових обов'язків (НСК ФАУ).

20.7. Представники можуть подавати апеляції відносно прийнятих рішень у відповідності з НСК ФАУ. Розмір внеску за подання апеляції складає 4000 грн.

---

## **СТАТТЯ 21. ЕКОЛОГІЯ.**

21.1. Заборонено мити у водоймах транспортні засоби, навмисно зливати технічні рідини на землю та водоймища, та лишати після себе будь-які сліди ремонту. Будь-які запчастини, колеса, акумулятори, що були замінені або пошкоджені належить забирати з собою. Невиконання даної вимоги пеналізується виключенням із змагання, або на розгляд КСК..

21.2. Забороняється чіпляти трос лебідки за дерево без використання плоского стропа шириною не менш 50 мм й довжиною від 2 м для автомобілів та UTV, і шириною не менше 20 мм й довжиною від 2 м для ATV, що виключає можливість пошкодження кори. Також заборонено будь-який інший контакт троса з деревом без використання захисного матеріалу, що перешкоджає пошкодженню дерева. Пеналізація за порушення даної вимоги:

- ✓ Перше порушення - 1 година та внесок екологічної застави;
- ✓ Друге порушення - незалік СД та внесок екологічної застави;
- ✓ Третє порушення - виключення зі змагання рішенням КСК та внесок екологічної застави.

21.3. Заборонено використовувати пили чи сокири для валки живих дерев. Пеналізація за порушення даної вимоги:

- ✓ Перше порушення - 1 година та внесок екологічної застави;
- ✓ Друге порушення - незалік СД та внесок екологічної застави;
- ✓ Третє порушення - виключення зі змагання рішенням КСК та внесок екологічної застави

21.4. Заборонено мати на борту спортивного транспортного засобу вогнепальну зброю під час проведення змагання. Пеналізація за порушення даної вимоги - виключення зі змагання.

## **СТАТТЯ 22. ВИЗНАЧАЛЬНИЙ ТЕКСТ.**

22.1. Право тлумачення даних правил належить виключно Структурам ФАУ. Під час змагання право тлумачення делегується КСК.

ДОДАТОК 1 - ТАБЛИЦЯ ПЕНАЛІЗАЦІЙ

ПОРУШЕННЯ	Пункт Правил	Санкція ФАУ	Відмова у старті	Незалік СД	Зняття зі змагання	Пеналізація	Грошовий штраф у % від	Рішення КСК
Відсутність на Брифінгу	Ст. 1						10%	
Невідповідність ТЗ заявленої категорії	П.3.2		X		X			X
Керування ТЗ особою, що не має водійського посвідчення	П. 4.3				X			X
Якщо один з членів екіпажу вибуває із змагання	П.4.5				X			
Порушення чисельності екіпажу	П.4.6			X	X			X
Обман, неспортивна поведінка	П.4.7	X	X	X	X	X	X	X
Відсутність чи неналежне розташування емблем та/або стартових номерів	П.6.3						10% 50%	X
1 порушення 2 порушення 3 порушення					X			
Відсутність позначення ПІБ	П.6.4						10%	
Відсутність Ідентифікаційної карти	П.6.5				X			X
Відсутність реклами організатора	П.6.9						10% 100%	
1 порушення Наступні порушення								
Проходження АП та ТІ поза розкладом, але в рамках їх роботи	П.8.2						20- 50%	
Проходження повторної ТІ після завершення її роботи	П.8.2						50%	
Непроходження АП та ТІ	П.8.2		X					X
Відсутність ідентифікаційних маркувань	П.8.7				X			X
Дорожній рух	П.10				X	X		X
Проїзд через суддівський пункт на буксирі	П.11.2					1 годин а		
Порушення, що пов'язані з сервісом	П.11.4			X	X	X		X
Порушення, що стосуються дій в аварійній ситуації	П.11.5	X		X	X	X	X	X
Відсутність відміток, чи неподання Карнета на будь-якому з суддівських пунктів	П.12.2			X	X	X		X
Самовільні виправлення у Карнеті	П.12.3			X	X	X		X

ПОРУШЕННЯ	Пункт Правил	Санкція ФАУ	Відмова у старті	Незалік СД	Зняття зі змагання	Пеналізація	Грошовий штраф у % від	Рішення КСК
Нездача Карнету	П.12.5					3 год.		X
Недотримання маршруту	П.13.2			X	X	X		X
Перевищення нормативу СД	П.13.3				X	Анул. точок Норматив +50% нормативу		
Порушення вимог безпеки	П.13.4				X	1 год. за кожне		X
Виїзд на трасу до закриття фінішу	П.13.7			X	X			X
Навмисне блокування проїзду	П.13.13			X	X	X		X
Запізнення на старт До 30 хвилин (включно) Більше 30 хвилин	П.14.4		X			2 хв. за хв.		X
Порушення вимог безпеки на трасі СД	П.14.5		На цьому СУ	X				
Екіпаж не стартує на протязі 30 секунд після стартового сигналу	П.14.8					2 хв.		X
Фальстарт	П.14.10					Мін. 1 хв.		X
Відмова стартувати	П.14.11			X		X		X
Порушення вимог безпеки на фінішу СД	П.14.12					X		X
Створювання перешкод для фінішу інших учасників	П.14.13					X		X
Порушення правил проїзду через контрольну зону	П.15.2				X	1 год.		X
Невиконання вимог суддів	П.15.3			X	X	X		X
Не проходження КП без суддів	П.15.6.7					Інд. (Дод.) регл.		X
Порушення швидкісного режиму На 10 - 20 км/година На 21 - 40 км/година більше ніж на 41 км/година	П.15.7.1					15 хв. 1 год. 3 год.		
Порушення режиму Закритого парку	П.17.2			X	X	3 год. Мін.		X
Затримка ремонтних робіт в зоні регрупінгу	П.17.3					2 хв. за хв.		X

ПОРУШЕННЯ	Пункт Правил	Санкція ФАУ	Відмова у старті	Незалік СД	Зняття зі змагання	Пеналізація	Грошовий штраф у % від	Рішення КСК
Навмисний злив технічних рідин на землю та в водоймища, а також залишення слідів ремонту.	П.21.1				X	X		X
Застосування лебідки без корозахистної стропа (порушення)	1-е	П.21.2		X	X	1 год.	X	X
	2-е							
	3-е							
Використання сокири/пилки для повалення живих дерев (порушення)	1-е	П.21.3		X	X	1 год.	X	X
	2-е							
	3-е							
Наявність вогнепальної зброї при собі або в транспортному засобі під час змагання.	П.21.4				X			X