

Основные предписания 2009 применяются по отношению ко всем мероприятиям кубка мира по кросс-кантри и международного кубка Баха.

| | |
|--|--|
| Оглавление | 27. Движение – скорость |
| Вступление | 28. Кодекс поведения |
| 1. Обозначения - характеристики мероприятия | 29. Исследование и открытие маршрута |
| 2. Регистрация мероприятия | 30. Техпомощь и дозаправка |
| 3. Терминология | 31. Замена двигателя |
| 4. Правила | 32. Страховка |
| 5. Регламент и условия публикации | 33. Карта времени |
| 6. Поправки к регламенту, бюллетени | 34. Зоны контроля |
| 7. Применение – интерпретация регламента | 35. Контроль времени |
| 8. Квалификация мероприятия в кубке ФИА | 36. Контроль прохождения |
| 9. Допускаемые автомобили | 37. Спецучастки |
| 10. Шины | 38. Регруппинг |
| 11. Информационная система | 39. Указатели точек контроля |
| 12. Экипажи | 40. Parc Ferme |
| 13. Официальные лица | 41. Административные и технические проверки |
| 14. Заявки на участие | 42. Протесты – апелляции |
| 15. Идентификация | 43. Классификация |
| 16. Реклама | 44. Штрафы |
| 17. Маркировка | 45. Призы |
| 18. Присвоение гоночных номеров | |
| 19. Порядок старта | |
| 20. Дорожная книга и навигация – общее | |
| 21. Дорожная книга | |
| 22. Официальный маршрут | |
| 23. Функционирование GPS | |
| 24. Разблокировка GPS | |
| 25. Зоны контроля скорости – определения | |
| 26. Процедура контроля | |

Вступление

Цель данного предписания установить рамки применимые к организации мероприятий ФИА кубка мира по кросс-кантри и международного кубка Баха, а также мероприятий-кандидатов на ФИА кубок мира по кросс-кантри и международный кубок Баха.

Их применения рекомендовано для всех мероприятий кросс-кантри и Баха. Любое нарушение этих предписаний будет донесено до Стюардов мероприятия, которые могут наложить штраф, как указано в статье 151 и 153 международного спортивного кодекса. Детали предписаний, полные и кое-где исправленные, общие условия, описанные в регламенте международного чемпионата ФИА (ежегодник автомобильного спорта ФИА) под заглавием:

- Кубок ФИА по кросс-кантри ралли (Мировой кубок)
- Международный кубок ФИА Баха (Международный кубок)

Только ФИА может предоставлять право отказа от предписаний и вышеуказанного регламента.

Оглавление этого документа приведено только для удобства и не является частью этих Общих Предписаний.

1. Обозначения – характеристики мероприятия

1.1 Кросс-кантри это спортивное мероприятие, маршрут которого покрывает территорию одной или нескольких стран. Есть три вида кросс-кантри мероприятий: кросс-кантри ралли, кросс-кантри ралли марафон (марафон) и кросс-кантри ралли Баха. Организаторы должны получить согласие ASN, пересекаемых стран, а также ФИА для пересекаемых стран, которые не представлены в ФИА.

1.2. Кросс-кантри ралли – это мероприятие, которое должно проводиться на территории общей протяженностью от 1200 км до 6500 км, и длиться не более 10 дней (включая тех. проверки и супер спецучастки).

Минимальная дистанция должна составлять 2000 км (общая дистанция) и 1200 км (спецучастки).

1.3. Марафон – это мероприятие, маршрут которого может покрывать территорию нескольких стран. Общей протяженностью более 6500 км, с минимальной общей дистанцией 4000 км для спецучастков. Общая длительность марафона не должна превышать 31 день (включая тех. проверки и супер спецучастки).

1.4. Баха – это кросс-кантри ралли, которое проводится в течение 1-2 дней. 1-й день: максимальная покрываемая дистанция – 800 км
2-й день: максимальная покрываемая дистанция – 1200 км, с остановкой на отдых от, минимум, 8 часов до 20 часов между этапами.

Для международного кубка Баха минимальное расстояние спецучастка 400 км.

Для баха не международного кубка минимальное расстояние спецучастка – 300 км.

2. Регистрация мероприятия

2.1. Мероприятие любого типа должно быть зарегистрировано в международном спортивном календаре с разрешения ASN страны, в которой оно проводится, и имеет государственную принадлежность страны, ASN которой зарегистрировано в календаре. Когда заявка на регистрацию международного мероприятия в международном спортивном календаре подается впервые, в ФИА должно быть выслано исчерпывающее досье, описывающее мероприятие (общий маршрут, протяженность спец- и дорожных участков, план безопасности и т.п.).

2.3. Все мероприятия под эгидой ФИА (мировой кубок и международный кубок) должны соответствовать нижеследующему:

а) допускаются только транспортные средства соответствующие нижеприведенным статьям с 9 по 11

б) как только досье и регламент мероприятия будут проинспектированы - ФИА выдает визу.

План безопасности должен соответствовать предписаниям плана безопасности ФИА.

в) если мероприятие сдвоено с национальным мероприятием, то старт национального мероприятия должен быть дан, по крайней мере, 10 минутами позже старта последней машины международного кросс-кантри ралли.

2.4. Любое правило, которое идет вразрез со спортивным и техническим регламентом ФИА и изложенным выше, должно стать темой отдельной специальной заявки в ФИА для разрешённого отклонения, такая заявка должна подаваться организаторами мероприятия с разрешения ASN, которое регистрировало мероприятие. Заявка должна быть обоснована и представлена комиссии по кросс-кантри ралли. После одобрения, отклонение должно появиться в регламенте мероприятия выделенным жирным шрифтом и должно быть выдано бюллетенем всем участникам в течение административных проверок.

2.5. Календарные даты проведения должны быть от дня проверок до дня вручения призов.

3. Терминология

3.1. Бюллетень

Официальный бюллетень – это неотъемлемая часть регламента, он призван вносить поправки, прояснять и дополнять его.

3.2. ASN: Национальное спортивное Ведомство

3.3. Сервис – это незапрещенная работа над соревнующимся автомобилем.

3.4. Бивуак (кроме Баха)

а) зона, расположенная между временным контролем финиша одного этапа и началом другого, где все участники проходят регруппинг. Эта зона указана в дорожной книге. В бивуаке сервис между участниками, оставшимися в гонке, свободный, также как и любой другой, разрешенным регламентом.

б) зона бивуака очерчена условным кругом в 500 м, центром которого

считается штаб ралли, установленный организаторами, имеющий следующее:

- официальная доска объявлений
- штаб ралли работает до тех пор, пока участник находится на этапе. Контроль времени финиша и контроль времени старта следующего этапа могут быть совмещены, но они не должны быть далее 5 км от центра бивуака для финиша спецучастка и не далее 10 км от центра бивуака для старта следующего дня.

в) организаторы могут устанавливать бивуаки с регламентированным сервисом, процедура для которого будет описана в регламенте.

3.5. Брифинг

Брифинг дается секретарем маршрута или делегатом от организаторов и участие, по крайней мере, одного члена экипажа обязательно для первой встречи и рекомендовано для последующих. На брифинге необходимо присутствие секретаря маршрута.

Информация касательно безопасности и маршрута (поправка к дорожной книге), датированная и подписанная секретарем маршрута должна быть вывешена на оф. доске объявлений под его ответственность, перед, или самое позднее, на брифинге.

3.6. Карта Времени

Документ, предназначенный для штампов, в хронологическом порядке, разных контрольных точек, запланированных на маршруте.

3.7. Участник

Физический или юридический субъект, представляющий физическое или юридическое лицо, заявившее автомобиль.

3.8. Производитель

Производитель производит автомобили омологированные ФИА, подкрепляемые именем производителя, и доступные в свободной продаже.

Особые выпуски таких авто сделаны в соревновательных целях и соответствуют приложению J ФИА.

В соревновательных целях производители могут заявлять авто под именем производителя непосредственно под своим руководством или по контракту с объединенными компаниями.

3.9. РС (Контроль прохождения)

Зона, в которой маршалы гонки должны делать отметки в карту времени, и которая обязательно должна быть скрытой или затемненной точкой маршрута (WPM или WPE).

3.10. Продолжительность мероприятия

Мероприятие начинается с административной проверки (включающей в себя, если применимо, проверки запасных частей машин) и заканчивается по истечении следующих предельных сроков, по последнему из них:

- предельный срок подачи протестов и апелляций;
- окончание административной проверки и технической проверки после мероприятия, и слушаний стюардов;
- окончание награждения призеров.

3.11. DZ Начало зоны контроля скорости.

По возможности выделяется точной отметкой (знаком) и точкой маршрута (WPM или WPE) в дорожной книге. В случае расхождений между точной отметкой (знаком) и точкой маршрута, точка маршрута будет иметь первостепенное значение. (Привязка к точке маршрута).

3.12. Экипаж

Под «Экипажем» подразумевается первый водитель, а также все сменные водители (штурманы). В его состав может входить максимум четыре человека, которые должны обладать водительской лицензией FIA и заявочной лицензией на текущий год, действительной для Мероприятия.

3.13. Этап

Каждая часть мероприятия, отделенная от следующей минимум 6 часовой остановкой. После времени вождения от 12 до 20 часов остановка, как минимум,

на 6 часов обязательна. После каждых 10 этапов мероприятия обязательна остановка, как минимум, на 18 часов, если только по-другому не решат стюарды по предложению дорожного клерка.

3.14. FZ Конец зоны контроля скорости, обозначено затемненной точкой пути (WPE).

3.15. GPS

Ссылается на стандартный эквивалент GPS в соответствии со списком требований ФИА.

3.16. Нарушение (в зоне контроля скорости). Нарушением считается случай одного или нескольких превышений скорости в одной и той же зоне ограничения скорости, ограниченными DZ и FZ. Когда допускается одно или несколько превышений скорости в пределах новой зоны ограничения скорости, это считается вторым нарушением. В случае повторных нарушений в течение одного и того же мероприятия, 3-е нарушение (в трех разных зонах) может повлечь наказание для всех участников, вплоть до снятия с гонки, в зависимости от размера зафиксированного превышения.

3.17. Импульсный сигнал (зона контроля скорости). Вследствие постоянного функционирования GPS, импульсный сигнал фиксируется системой GPS примерно каждые 100 метров, а нарушение скоростного режима отображается на странице скорости в GPS. Контролирующий техник отмечает все случаи превышения скорости и указывает на них члену экипажа и (или) участнику состязания.

3.18. Официальный маршрут

Представляет собой проезд через каждую видимую или скрытую точку пути, отмеченную в дорожной книге.

3.19. Совпадение с мото-мероприятием.

Мероприятие считается сдвоенным с мото-мероприятием, если мотоциклы едут по маршруту или части маршрута мероприятия:

- менее чем за 18 часов до прохождения мероприятия
- менее 6 часов после прохождения кросс-кантри ралли

В случае совпадения, интервал между кросс-кантри ралли и моторалли должен составлять как минимум 30 минут, начиная с первого этапа, содержащего спецучасток.

3.20. Информация участника

Информация, выдаваемая организаторами и/или службой контроля гонки экипажам, которые должны подтвердить прочтение подписью. Эта нота должна быть доведена до ведома участников как можно быстрее. Информационный листок не может быть исправлением (дополнением) ни к какому регламенту.

3.21. Маршрут

Маршрут определен официальной дорожной книгой мероприятия, подтвержден экипажем открывающей машины ФИА.

Маршрут разделен на этапы, состоящие из одного или более рассчитанных по времени спецучастков, соединенных с дорожными участками.

Деление спецучастков должно быть таковым, чтобы большинство соревнующихся экипажей могли покрыть большую часть маршрута при солнечном свете. Давать старт спецучастка ночью запрещено, максимальная протяженность спецучастка в одном этапе 800 км.

3.22. Технический паспорт ФИА

Документ, издаваемый ASN участника и удостоверенный техническим делегатом ФИА или главным техническим проверяющим мероприятия, который идентифицирует представленный автомобиль. Паспорт должен быть предоставлен по первому требованию тех. проверяющих.

3.23. Период нейтрализации

Время, в течение которого экипажи останавливаются службой контроля гонки (условия *parc ferme*).

3.24. Фиксированный штраф

а) Фиксированный штраф был введен для того, чтобы заменить определенные санкции, влекущие исключение или дисквалификацию, за несоблюдение определенных пунктов регламента мероприятия. Это позволяет пенализированному участнику продолжать мероприятие в нормальном соревновательном режиме, будучи строго наказанным. Фиксированный штраф выражается временем, добавленным к пенализациям, уже полученным участником в особых случаях, перечисленных в регламенте. Фиксированный штраф определяется организаторами и может быть разным для разных спецучастков, дорожных участков или пунктов контроля прохождения. Вычисляется в соответствии с профилем и сложностью каждого из них. Общее время, с учетом фиксированного штрафа, которое приписывается участнику для каждого этапа, вычисляется так: сумма максимально разрешенного времени для не пройденных спецучастков или дорожных участков, увеличена на фиксированный штраф дня для пропущенных участков, также как и для пропущенных точек контроля.

б) В случае, если этап в форме петли (старт и финиш в одном месте или очень близко друг к другу), или прямой этап, но со стартом и финишем, привязанными к главным дорогам или мощным дорогам, особый штраф в 100 часов может налагаться на тех участников, которые не покрыли весь официальный маршрут. Если нарушение повторяется, то стюарды могут применить санкции, вплоть до исключения участника-нарушителя.

3.25. Спортивный Штраф

Это штраф, налагаемый за:

- превышение скорости, пропуск РС или WPT, неспортивное поведение, или другое нарушение, произведенное на спецучастке.

3.26. Регруппинг (условия parc ferme)

а) Остановка, запланированная в расписании Организаторами с целью – с одной стороны – обозрения теоретического времени, и – с другой стороны – перераспределения экипажей, еще не сошедших с дистанции. Время стоянки может варьироваться в зависимости от экипажей.

б) Новый старт дается в соответствии с порядком прибытия участников на въезд Пункта отсечки времени регруппинга. Первые десять прибывших экипажей стартуют с промежутками в две минуты.

3.27. Дорожная книга

а) Каждому экипажу выдается дорожная книга в формате А5, куда входят максимум 5 горизонтальных пределов видимости, чертежи и информация, содержащая примечания с характеристиками и (или) обязательными координатами прохождения GPS, которые должны соблюдаться под угрозой штрафа вплоть до снятия с соревнований.

б) Для каждой населенной территории, через которую проезжают участники, обязательно указание направления, в котором они должны покинуть эту территорию. Въезд и выезд из населенной территории должны быть, как минимум, указаны как точки пути и/или обозначены визуальным знаком.

3.28. Дорожный участок

Участок пути с целевым временем между двумя удачными пунктами контроля времени.

3.29. Спецучасток

Испытание на скорость в режиме реального времени. Спецучастки нужно проходить по курсу, специально предназначенному для участников соревнования. Это условие должно быть обозначено в регламенте.

Старты спецучастков предшествуют или сдвоены с Пунктом отсечки времени для стартов и сопровождаются Пунктом отсечки времени после финиша.

3.30. Супер спецучасток

а) Организация супер спецучастка необязательна. Если такой запланирован в мероприятии, то он будет SSS1 Этапа 1

и обязателен для всех участников. Может быть проведен только один супер спецучасток, что определит стартовый порядок для следующего этапа или спецучастка, он будет проведен в форме спецучастка, с минимальной протяженностью в 2 км и максимальной – 20 км. Регламент должен указать разрешено ли, и, если разрешено, то в каком виде, исследование маршрута супер спецучастка.

б) он будет засчитан в классификацию мероприятия так же, как любые дорожные штрафы, относящиеся к нему. Такие штрафы будут добавлены к классификации этого этапа и применены в тот же день.

3.31 Менеджер команд

Лицо, должным образом уполномоченное представлять команду, попавшую на Мероприятие, с лицензией участника, выпущенной для этой команды.

3.32. Заданное время

а) Каждый участок дороги покрывается за определенное заданное время, которое участники должны соблюдать.

б) Любой экипаж, превышающий этот заданный срок времени на участке дороги, или опоздавший, получит штраф в одну минуту.

3.33. Расчётное время. Время, рассчитанное Организатором для прохождения спецучастка.

3.34. Максимально-допустимое время

Время, большее, чем заданное время для каждого дорожного участка, или максимальное время для спецучастка. Каждый экипаж, превышающий это время, без уступок, получит штраф, от установленного наказания до исключения из гонки. С этого момента контроль значитесь закрытым для участника.

3.35. Изменение максимально-допустимого времени

Если 50% экипажей не прибыли в течение максимально-допустимого времени, либо на спецучастке, либо на дорожном участке, время может быть изменено дорожным клерком на усмотрение стюардов.

3.36. Реальное время

Это время, фактически затраченное на прохождение пути спецучастка.

3.37. Точки пути

Точка пути – это географическая точка, заданная координатами широты и долготы. Есть несколько типов точек. Каждая обязательна для прохождения.

3.38. WPE (затемненная точка)

Точка, по направлению к которой GPS во всем объеме информации направляет участника, когда правильно пройдена точка маршрута, предшествующая этой WPE, каким бы ни было расстояние между точкой маршрута и WPE. Работает точно таким же образом между несколькими последовательными WPE.

3.39. WPM (скрытая точка маршрута)

Обязательный пункт прохождения, заносимый в память GPS и расположенный в дорожной книге, чьи координаты не раскрываются участникам. GPS направляет участника в сторону этой точки только тогда, когда экипаж находится в радиусе 3 км от нее.

3.40. WPV (видимая точка маршрута)

Точка координат, которая дается участникам в дорожной книге и заносится в память GPS. По направлению к видимой точке маршрута на экране GPS отображается вся доступная информация.

4. Правила

4.1. Дополнительный регламент мероприятия должен соответствовать:

- Международному спортивному кодексу ФИА и его приложениям
- Этим общим предписаниям и определенным приложениям (предписаниям)
- Специальному регламенту кубка
- Списку требований, определенному ФИА для таких мероприятий
- Любым другим регламентам или интерпретациям, опубликованным в официальном бюллетене ФИА

Любые изменения сообщаются через бюллетень. Информация, содержащаяся в статьях 3 и 4 ГИДА по ралли, считается приложениями регламента.

4.2. Все протесты касательно данной формы или неописанные случаи будут изучаться стюардами, которые одни имеют полномочия для принятия решений.

5. Регламент и условия публикации

5.1. Черновик регламента должен быть представлен ФИА, по крайней мере, за 4 месяца до старта мероприятия. ФИА вышлет свои комментарии организаторам, по крайней мере, за 3 месяца до старта мероприятия. Регламент должен быть опубликован, по крайней мере, за 2 месяца до старта мероприятия и напечатан на формате А5.

Регламент, навязанный организаторами, должен подробно ссылаться на все дополнительные правила и условия, в соответствии с текстами регламента.

5.2. Регламент должен уточнять, где и когда будут вывешены оф. результаты. В случае если публикация результатов перенесена, новое время должно быть вывешено на оф. доске объявлений.

Также как дата и время первой встречи стюардов.

5.3. Окончательный регламент должен быть опубликован на оф. интернет сайте мероприятия и быть доступен для подавших заявки участников и оф. лиц в печатном виде.

6. Поправки к регламенту, бюллетени.

6.1. Положения регламента могут быть изменены только в соответствии со статьями 66 и 141 кодекса

6.2. Любые изменения любых дополнительных положений будут опубликованы датированным и пронумерованным бюллетенем, подписанным:

- Организаторами до дня тех. проверок, и проштампованным ASN и ФИА
- Стюардами встречи на протяжении мероприятия. Они будут неотъемлемой частью регламента.

Любые поправки к регламенту или содержанию статей 3 и 4 Ралли Гида должны быть сообщены через бюллетень, как только мероприятие стартовало.

6.3. Эти бюллетени будут вывешены в секретариате, в штабе ралли, и на оф. доске объявлений. Они также будут непосредственно сообщаться экипажам, которые должны подтвердить ознакомление подписью, и должны быть доступны участникам в самом скором времени.

6.4. Эти бюллетени будут напечатаны на желтой бумаге и пронумерованы (например 2/4 и т.п.).

7. Применение и интерпретация регламента

7.1. Дорожный клерк ответственен за принудительное применение предписаний, приемлемого регламента (Кубки кросс-кантри) и дополнительного регламента на протяжении мероприятия.

7.2. Дорожный клерк должен информировать стюардов о важных происшествиях, которые могут потребовать применения предписаний, соответствующего регламента Кубка.

7.3. Любой протест, поданный участником, должен быть выслан стюардам дорожным клерком для рассмотрения и принятия решения (Ст. 151 нижеизложенного Кодекса).

7.4. Также, любой случай, не предусмотренный регламентом, будет изучен стюардами, которые одни могут принимать решение (ст. 141 Кодекса).

7.5. Для всех мероприятий или мероприятий-кандидатов официальный язык должен быть либо английским, либо

французским, и выбор должен быть указан в регламенте. Рекомендуется перевод на язык страны-организатора. В случае спорных вопросов касательно трактовки регламента, только текст на официальном языке будет иметь первостепенное значение.

8. Квалификация мероприятия в кубке ФИА

8.1. Мероприятий имеет право претендовать на звание этапа одного из двух этапов Кубка, только если оно организовывалось за год до включения в кубок. Обозреватель ФИА напишет отчет, который будет изучен комиссией по кросс-кантри ралли и с намерением возможного предложения к Консулу мирового мотто-спорта и генеральной ассамблее ФИА.

8.2. Любое мероприятие, отчет о котором неудовлетворителен, или которое не соответствует регламенту и обязательствам на момент его включения в кубок, не будет принято в кубок на следующий год. Любое мероприятие, отчет о котором показал несоответствие регламенту или которое не обеспечивает должный уровень безопасности для публики и экипажей не может быть включено в кубок на следующий год. Такое мероприятие будет оценено комиссией по кросс-кантри ралли.

8.3. На старте мероприятия должно быть как минимум 10 машин, которые соответствуют приложению J. Если это количество не достигнуто, ФИА может отказать во включении мероприятия в кубок мира на следующий год.

8.4. Любое мероприятие-кандидат должно соответствовать предписаниям, спортивному регламенту кубка, и списку требований ФИА, включая план безопасности ФИА.

9. Допустимый транспорт

9.1. Мероприятия открыты для машин максимальным весом брутто до 3500 кг для групп T1 и T2, и более 3500 кг для группы T4, обладающими регистрационным сертификатом. Эти

машины должны соответствовать спецификациям безопасности, изложенным в международной конвенции по дорожному транспорту, а также спецификациям безопасности, изложенным регламентом ФИА и этим предписаниям. Машины будут поделены соответственно следующим категориям: Группа Т1: модифицированные кросс-кантри автомобили

Группа Т2: серийные кросс-кантри автомобили.

Машины, омологированные в кросс-кантри группе (соответственно специальным условиям для групп Т2 – приложение 2).

Категория машин с двумя ведущими колесами: организаторы должны выделить место под машины с двумя ведущими колесами в группе Т1.

Группа Т4: серийные кросс-кантри грузовики, весом более 3500 кг (только для марафонов и кросс-кантри ралли, где позволяет местность). **Есть два класса по объему цилиндров:** класс 1 для грузовиков с двигателем с номинальным объемом цилиндров от 10 000 см куб., класс 2 для грузовиков с двигателем с номинальным объемом цилиндров менее 10 000 см куб. А также отдельный класс для грузовиков Т4 в кросс-кантри ралли и марафонах.

9.2. Машины серийного производства, которые больше не омологированы для группы Т2 могут участвовать в группе Т1 с уровнем подготовки и безопасности Т2. Машины должны полностью соответствовать статье 284 (группа Т2).

9.3. Полноприводные авто с центральным или задним расположением двигателя. Если полноприводной автомобиль имеет технический паспорт ФИА выданный до 31/12/2005 с четко указанным расположением двигателя, он может быть принят, даже если мотор расположен в задней или средней части колесной базы.

9.4. Приемлемость «Score» в группе Т1 Машина соответствующая регламенту Score может быть принята в группу Т1, при условии что участник представляет доказательство того, что его авто

соответствует Международной организации Score. Машина должна быть опломбирована инспекцией безопасности в соответствии со статьей GT2 регламента этой организации. Пригодность авто должна быть подтверждена окончательно технической группой ФИА по кросс-кантри ралли.

9.5. Фавориты водители ФИА на машинах группы Т1 изготовления BMW, Mitsubishi, Schlessler и Volkswagen для 2007, 2008 и 2009 годов (в соответствии с тех. паспортом) должны быть укомплектованы воздушным рестриктором, с диаметром, уменьшенным на 1 мм (см. приложение J 2009, ст. 285-4.1.1.1. и 4.1.1.2.). ФИА оставляет за собой право изменить список приоритетных водителей, добавляя или убирая имена.

Коробка передач должна иметь 5 передних и 1 заднюю передачу. Не разрешена никакая другая система для изменения пропорций приводной цепи, когда машина находится в движении.

10. Шины

10.1. Для приоритетных водителей Т1 с полноприводными авто разрешен один рисунок для каждого ранжированного водителя (согласно списку ФИА или если указано организатором гонки и согласовано с ФИА).

На тех. проверке узор должен быть зарегистрирован и водители должны назвать и предоставить чертежи типа шин (узоры и габариты):

а) только эти шины могут быть использованы на протяжении ралли
б) узор ассоциирован с каждым размером и, если правые шины отличаются от левых, их узор должен быть симметричен.

10.2. Машины группы Т1 с двумя ведущими колесами должны использовать шины из каталога производителя шин.

10.3. Восстановление рисунка шин запрещено.

11. Информационная система

11.1. Регистратор данных

Машины могут быть оборудованы регистратором данных ФИА, чтобы наблюдать за их выступлением на протяжении мероприятий кубка мира и международного кубка Баха.

ФИА может налагать любые необходимые ограничения, на свое усмотрение, чтоб достичь поставленной цели.

11.2. Классы

Организаторы должны открыть следующие классы

| Класс | Машина |
|-------|--|
| T1.1 | T1 4X4 Бензин |
| T1.2 | T1 4X4 Дизель |
| T1.3 | T1 4X2 Бензин |
| T1.4 | T1 4X2 Дизель |
| T2.1 | T2 Бензин |
| T2.2 | T2 Дизель |
| T4.1 | T4 с номинальным объемом цилиндров 10000 см куб. и более |
| T4.2 | T4 с номинальным объемом цилиндров менее 10000 см куб. |

12. Экипажи

12.1. Критериям удовлетворяет любой экипаж, регистрируемый участником, обладающим действительной на текущий год международной лицензией участника FIA.

12.2. Если участником является юридическое лицо, так или иначе являющееся частью экипажа, то первый водитель, указанный в формуляре заявки на участие несет ответственность – солидарно или порознь, по всем обязательствам заявителя, в течение всего Мероприятия.

12.3. Полный экипаж должен находиться на борту автомобиля на протяжении всего Мероприятия, за исключением случаев, предусмотренных Регламентом и за исключением зон сервиса и заправки. Если выбывает один член экипажа, либо если на борт допускаются посторонние лица (если только не

перевозится пострадавший), машина снимается с Мероприятия.

12.4. В ходе Этапа транспортировка по земле или по воздуху хотя бы одного члена экипажа третьей стороной влечет за собой исключение конкретного экипажа.

12.5. Ношение омологированного ФИА оборудования безопасности (приложение L, абзац 3) обязательно на протяжении спецучастков, под угрозой немедленного исключения экипажа.

Ношение омологированных ФИА ремней безопасности обязательно на протяжении мероприятия.

Тех. проверяющие могут проверить оборудование безопасности экипажа и одежду на стартах каждого спецучастка мероприятия или в любой другой момент.

13. Официальные лица

13.1. Наблюдатели и технические делегаты будут назначены ФИА. ФИА покрывает все их расходы (подорожные и командировочные).

13.2. Список имен официальных лиц должен быть предоставлен ASN и ФИА, по крайней мере, за 4 недели до мероприятия.

Список официальных лиц для каждого мероприятия должен быть одобрен ФИА.

- 1 экспертная группа из 3 стюардов разных национальностей, с собственным секретарем.
- 1 технический делегат ФИА
- 1 дорожный клерк
- 1 секретарь собрания
- 1 офицер безопасности
- 1 главный медицинский офицер
- 1 офицер по связям с общественностью на 50 принятых экипажей, 2 на 100 или более.
- 1 тех. проверяющий на 25 заявленных экипажей
- 1 тех. проверяющий для score машин (если есть такие)
- 1 делегат ФИА для машины открытия и его ассистент (мировой кубок)
- 1 начальник поста и один контроллер для каждой точки контроля на этапе (для одного

этапа: контроль времени старта этапа, контроль времени перед стартом спецучастка, старт спецучастка, контроль прохождения, финиш спецучастка, контроль времени СТОП, контроль времени финиша этапа).

- судья фактов: любой человек, обладающий международной лицензией и назначенный организаторами в соответствии со статьей 149 в) кодекса.

Список судей, должен быть предоставлен участникам во время административных проверок.

13.3. Стюардов мероприятия всегда должно быть 3-е. Двое из них, разных национальностей от страны-организатора, будут назначены ФИА (включая председателя) и один от ASN страны-организатора.

Между стюардами и дорожным клерком должно существовать постоянное приемлемое общение, чтобы незамедлительно можно было принимать любые решения.

13.4. Для любого мероприятия, включая мероприятия-кандидаты, ФИА назначит наблюдателя. Он не может быть также и стюардом в одном и том же мероприятии.

13.5. Для любого мероприятия ФИА назначит технического делегата, который будет главным тех. проверяющим.

13.6. Дорожный клерк

Лицо, назначенное организаторами и утвержденное ФИА, обладающее всеми материальными средствами чтобы иметь возможность все время проверять прогресс гонки на открытой местности с организаторами.

13.7. Офицеры по связям с общественностью, по крайней мере, один из которых говорит на двух языках (англ./франц.), должны быть легко узнаваемы по характерным маркировкам. Они должны присутствовать на:

- административных и тех. проверках
- на старте и финише этапов

Задача офицеров по связям с общественностью:

- Информировать экипажи и поддерживать с ними постоянный диалог
- давать точные ответы на все вопросы
- предоставлять всю информацию или дополнительные классификации в отношении регламента и течения мероприятия.
- избегать перенаправления вопросов к стюардам, которые могут быть решены простым разъяснением, за исключением протестов (например, чтоб прояснить споры касательно времен).

14. Заявки

14.1. Каждый желающий принять участие в Мероприятии должен отослать полностью заполненное досье заявки участия в гонке в секретариат Мероприятия вместе со вступительным взносом, с упоминанием как минимум следующего:

- ФИО, гражданства, адреса, номера лицензии (записывающегося и (или) водителя) и номеров водительских прав каждого члена экипажа,
- характеристики транспортного средства.

Организаторы должны указать список требуемых документов в регламенте. Участники, первый водитель и штурман, имеющие гражданство, отличающееся от ASN Организаторов, должны подчиняться правилам, указанным в статье 70 Кодекса.

14.2. Самим фактом подписания заявки участники соблюдают спортивную юрисдикцию Кодекса и регламента.

Участники команды должны подписать заявку не позднее административных проверок.

Поправки к заявкам не допускаются, кроме случаев предусмотренных регламентом.

14.3. До того момента, как экипаж представляется для административных проверок, любые изменения в составе экипажа разрешаются только с согласия организационного комитета. Как только административные и технические проверки начались, замена одного из 4-х членов экипажа может быть разрешена только ФИА или стюардами.

14.4. Вплоть до момента административных проверок участник вправе свободно заменить заявленный автомобиль на другой.

14.5. Список заявленных, включая приоритетных водителей мероприятия, должен быть выслан в ФИА, для подтверждения, не позднее 15 дней до старта административных проверок. Список экипажей, которым разрешено участие в гонке, согласованный стюардами, будет переслан в ФИА в течение 24 часов с момента подтверждения.

14.6. Если во время предгоночной технической проверки окажется так, что машина не соответствует своей заявленной группе, это транспортное средство может быть - по предложению проверяющих - переведено Стюардами в другую категорию или полностью отвергнуто.

14.7. Заявки на участие принимаются только с оплаченным вступительным взносом.

14.8. Вступительные взносы будут полностью возвращены:

- а)** кандидатам, чьи заявки не были приняты.
- б)** если мероприятие не состоялось

14.9. Организаторы возместят стартовый взнос, минус переменная сумма предварительного взноса, тем участникам, которые не смогли появиться на старте мероприятия (до конца административных проверок) по причинам форс-мажора, оформленным высланным зарегистрированным письмом организаторам. Компенсация производится не позднее 1 месяца по окончании мероприятия

14.10. Когда перевозка по воздуху, морю, железной дороге и т.д. включена в мероприятие, она должна составлять неотъемлемую его часть и должна быть включена в сумму стартового взноса.

14.11. Отказ заявки должен быть обоснован статьей 74 кодекса.

15. Идентификация

15.1. Организаторы обязаны предоставить каждому экипажу набор опознавательных табличек в составе: двух раллийных табличек и 3 панелей с обозначением гоночных номеров и названных номерных табличек.

15.2. На протяжении всего Мероприятия знаки должны находиться прикрепленными, согласно настоящего Регламента. Они ни в коем случае не должны даже частично закрывать номерные знаки транспортных средств.

15.3. Номерные таблички (50 см в ширину и 47 см в высоту) должны крепиться к правой и левой сторонам транспортного средства, в месте между надколесными дугами. При условии, что они полностью видны сбоку, а также на крыше машины. Они содержат гоночный номер, название мероприятия и, возможно, название главного спонсора организаторов.

Под этими номерными табличками должно быть оставлено свободное место 50X5 см (см. Приложение N).

15.4. Две клейкие раллийные таблички на негнувшейся основе, согласно приложению XX четко размещены на видном месте, на протяжении всего мероприятия. Они должны быть размещены спереди и сзади машины, параллельно оси колес, не перекрывая, даже частично, номера машины.

15.5. В любой момент на протяжении мероприятия отсутствие или неправильное размещение номерной или раллийной таблички может повлечь, по сертификации, денежный штраф в размере 10% от вступительного взноса, при условии, что организаторы предоставляют эти таблички. Отсутствие

или неправильное размещение 2 или более табличек одновременно – 20% вступительного взноса.

15.6. Фамилии первого водителя и его сменщиков плюс их государственные флаги высотой 30 – 50 мм должны быть на обеих сторонах передних крыльев или передних дверей транспортного средства. На любое транспортное средство, не соблюдающее это правило, может налагаться денежный штраф, эквивалентный 10% вступительного взноса.

15.7. Идентификация членов экипажа производится с помощью опознавательных браслетов. Любое нарушение, замеченное официальным лицом, может привести к наложению денежного штрафа в размере 10% от суммы вступительного взноса. На каждом браслете будет записан номер телефона экстренной службы и имя особы.

16. Реклама

16.1. Участникам разрешается размещать любую рекламу на своих машинах, при условии, что:

а) она разрешена регламентом FIA и законодательством пересекаемых стран,

б) низка вероятность в ее оскорбительности,

в) она не закрывает пространство, предусмотренное под раллийные таблички, номерные таблички и полоски наклеек на лобовые стекла,

г) она не загромождает экипажу обзор из окон.

16.2. Места, зарезервированные Организаторами для коллективной рекламы (которую можно не покупать), находятся на:

а) Номерных табличках, где реклама Организаторов крепится к полоске

размером 14 см x 50 см, которая может делиться выше и/или ниже номеров.

б) 1 набор раллийных табличек, из которых 9 см x 43 см зарезервировано для рекламы Организаторов.

в) Два полоски должны крепиться к каждой стороне верхней части лобового стекла 10 см высотой и 25 см длиной.

16.3. Соревновательные номерные таблички должны соответствовать следующему:



Competing Vehicles / Véhicules Engagés

White background / Fond blanc
Black numbers / Chiffres noirs



Service / Assistance

Yellow background / Fond jaune
Black numbers / Chiffres noirs
Yellow colour to match Pantone Matching System colour
No. PMS 107 / Couleur jaune correspondant à la couleur
Pantone No.PMS 107



**VIP, Guest (No official function) / VIP, Invités
(Pas de fonction officielle)**

Light blue background / Fond bleu clair
Black numbers / Chiffres noirs
Blue colour to match Pantone Matching System colour
No. PMS 264 / Couleur bleue correspondant à la couleur
Pantone No.PMS 264



Media / Médias

Mid green background / Fond vert
Black numbers / Chiffres noirs
Green colour to match Pantone Matching System colour
No. PMS 375 / Couleur verte correspondant à la couleur
Pantone No.PMS 375



FIA Officials / Officiels FIA

White background / Fond blanc
Black writing / Lettres en noir



Event Organization / Organisation de l'Epreuve

Red background / Fond rouge
White writing / Lettres en blanc
Red colour to match Pantone Matching System colour
No. PMS 166 / Couleur rouge correspondant à la couleur
Pantone No.PMS 166

16.4. Необязательную рекламу Организаторов, в виде щитов 50 см шириной и 52 см высотой, которую нельзя разделять на части, нужно крепить к правой и левой сторонам транспортного средства, между надколесными дугами, при условии, что щиты полностью видны сбоку

16.5. Для тех участников, которые отказываются размещать обязательную рекламу Организаторов, величина вступительного взноса повышается на 60%.

16.6. Экипажи должны гарантировать надлежащее крепление рекламы по ходу всего внедорожного ралли. Если обязательная или необязательная реклама отсутствует или неправильно зафиксирована, штраф в 10% от вступительного взноса налагается за первое нарушение и 100% от вступительного взноса за каждое повторное нарушение.

16.7. Если организаторы хотят навязать определенную рекламу, они должны уточнить какую именно в регламенте. Или, в крайний срок за один месяц до административных проверок, посредством бюллетеня, одобренного ФИА. Однако, название изготовителя авто не может быть ассоциировано с названием мероприятия, также как и не может появляться на рекламных площадях, навязанных организатором.

17. Маркировка

17.1. Блок двигателя и шасси, идентифицируются маркировкой во время технической проверки, а также экипаж привязан и идентифицируется гоночным номером, эти три элемента никогда нельзя ни изменять, ни заменять по ходу Мероприятия (за исключением случаев, четко предусмотренных в настоящих правилах).

17.2. Любые обнаруженные несоответствия, и в частности опознавательные знаки, представленные за оригинальные и нетронутые, которые были сфальсифицированы, повлекут снятие экипажа, а также любого другого

участника или экипажа, который оказывал содействие или соучаствовал в акте правонарушения. Это не идет в ущерб любых других требований, которые могут дополнительно предъявляться ASN участнику или соучастнику в плане наложения более тяжелых санкций.

18. Присвоение гоночных номеров

18.1. Порядок присвоения гоночных номеров:

- 1) Приоритетные водители кросс-кантри ралли
- 2) Все остальные водители по инициативе организационного комитета

18.2. Критерий ФИА для приоритетных водителей кросс-кантри ралли для формирования списка подан в приложении:

Все водители, включенные в список, должны находиться в нем минимально 2 года (год вступления и следующий год). Они выпадают из списка на третий год, если они не соответствуют любому из критериев для включения.

18.3. Кроме случая форс-мажора, определенного таковым ФИА, водители не могут быть добавлены в приоритетный список, начиная с 15 дня до начала мероприятия.

18.4. Критерий приоритета:

Водители, отвечающие следующим критериям, подпадают под приоритетный список:

- Первые 10 финальной классификации кубка мира прошлого года
- Первые 3 в группе T2 в генеральной классификации кубка мира прошлого года.
- Первые 3 в финальной классификации международного кубка прошлого года
- Первый в группе T2 в финальной классификации международного кубка прошлого года

- Первые 3 в каждом мероприятии текущего кубка мира
- Любой водитель заявленный командой для текущего кубка мира.
- Любой водитель, номинированный ФИА
- Для мероприятий кубка мира: со второго мероприятия кубка, первые 5 предварительной классификации кубка мира текущего года.
- Любой водитель, заявленный изготовителем в конкретное мероприятие, становится ранжированным только для этого мероприятия, кроме Т4, где он ранжирован в своей группе.

19. Порядок старта

19.1. Старты супер спецучастков и каждого этапа должны даваться с интервалом в 2 минуты между приоритетными водителями ФИА, или первой 10, в порядке возрастания гоночных номеров

19.2. После супер спецучастка, старты следующих этапов, включая спецучастки, должны даваться в порядке классификации супер спецучастка. Штрафы, наложенные во время супер спецучастка, а также на любых дорожных участках, засчитываются только в общую классификацию.

В случае ничьи, приоритет отдается команде, которая первая достигла лучшего времени.

19.3. Если два или более спецучастка находятся на одном этапе, стартовый порядок этапа следующего дня будет рассчитан исходя из накопленного времени этих спецучастков. В случае ничьи, приоритет отдается экипажу, который достиг более быстрого времени на первом спецучастке.

19.4. В случае 2 или более последовательных спецучастков, старт следующего спецучастка будет рассчитан исходя из финишного времени предыдущего спецучастка, в часах и минутах, не считая секунд, к которому

будет добавлено целевое время для дорожного участка, если есть таковой, и предписанный лимит в 5 минут.

Участники будут стартовать с интервалом, по крайней мере, таким же, как и на старте этапа (первые 10 с интервалом в 2 минуты, остальные с интервалом в 1 минуту).

19.5. Дорожный клерк, при составлении порядка старта, учитывает только те штрафы, которые участник получил за нарушения (пропущенный РС, пропущенная точка маршрута, нарушение скоростного режима, недобросовестное поведение), совершенные в ходе предыдущего спецучастка, и по которым было добавлено время для нарушителя.

Такая процедура применяется, при условии, что наказания отмечены на карте времени участника и (или) установлены иным способом по усмотрению Службы контроля гонки.

19.6. В целях безопасности, стюарды могут переформировать стартовый порядок и переместить любого приоритетного водителя ФИА. Такой перемещенный водитель ни в коем случае не может стартовать перед приоритетным водителем ФИА среди первой стартовой десятки этапа.

19.7. Любые штрафы, понесенные на дорожных участках, суммируются к общей классификации пройденного Этапа.

19.8. Любой экипаж, опаздывающий на старт этапа, будет оштрафован одной минутой за каждую минуту опоздания. Любой экипаж, опоздавший более чем на 30 минут, не будет допущен к старту и немедленно исключен.

19.9. В том случае, если экипаж прибывает на Пункт отсечки времени раньше старта спецучастка, никакие изменения в установленный стартовый порядок не вносятся в независимости от присутствующих автомобилей, и во всех случаях время старта является заданным контрольным временем на Пункте отсечки времени + 5мин, даже если это касается старта спецучастка,

который отличается от первого старта за день.

Пример:

Заданное контрольное время на Пункте отсечки: 10:00; фактическое раннее время прибытия; 9:54; теоретическое время старта: 9:59; Фактическое разрешенное время старта = 10:05, что соответствует заданному контрольному времени + 5 минут.

Ответственный за старт маршал, должен следить за тем, чтобы данное правило соблюдалось, и составлять отчет для Дорожного Клерка. Любые нарушения данного правила могут привести к наложению санкций со стороны Стюарда, вплоть до снятия экипажа-нарушителя с гонки.

19.10. В Бахах организаторам рекомендуется предоставлять разные маршруты для машин и мотоциклов, чтобы избежать сдвоенных стартов и гонок.

19.11. Для случаев, описанных в регламенте, первый грузовик должен стартовать после последней машины. Минимальный период между таким стартом на усмотрение дорожного клерка.

20. Дорожная книга и навигация

20.1. Маршрут мероприятия описан в дорожной книге, которая выдается участникам. Он подтверждается машиной открытия ФИА кросс-кантри, во время проверки маршрута.

20.2. Участники должны быть укомплектованы одним или двумя приборами GPS с загруженными организаторами точками пути. Когда экипаж использует два GPS, они должны письменно удостоверить на тех. проверках, какой из двух является официальным.

20.3. Разнообразные обязательные точки прохождения, записанные во время разведки

должны быть представлены в дорожной книге и подтверждены во время прохождения открывающей машины ФИА.

20.4. Маршрут между двумя точками прохождения в дорожной книге не обязателен, но рекомендован. Только этот маршрут открыт и подтвержден открывающей машиной ФИА.

20.5. Маршрут остается в секрете до тех пор, пока дорожная книга будет роздана участникам.

20.6. Любая форма разведки и открытия маршрута любым человеком вне организационного комитета мероприятия и ФИА запрещена.

Физическое присутствие участника, члена экипажа, команды или любого человека имеющего непосредственное отношение к участнику на территории мероприятия за 2 месяца до начала мероприятия запрещено.

Любой участник, собирающийся посетить эту зону во время запрещенного отрезка времени должен получить разрешение от организаторов и ФИА, указывая место, котором он будет находиться, и предоставить координаты GPS .

20.7. Несоблюдение вышеизложенных параграфов может повлечь штрафы вплоть до отказа в старте или исключения, не принимая во внимание другие санкции налагаемые ASN или ФИА на участника.

20.8. Полный маршрут должен быть проверен открывающей машиной ФИА.

20.9. Организаторы мероприятия должны гарантировать неразглашения маршрута до начала или до конца мероприятия всем заявленным (или потенциальным) участникам. Кроме средств связи выдаваемых всем участникам. Несоблюдение этих гарантий может повлечь санкции налагаемые ФИА.

| | | |
|--|-------------------------------|---------------------------|
| | ROUTE | ROAD |
| | ROUTE avec séparateur central | DUAL CARRIAGEWAY |
| | PISTE TRACÉE | TRACK |
| | HORS PISTE | OFF TRACK |
| | ATTENTION | 1 DANGER |
| | DANGER | 2 DANGER |
| | GROS DANGER | 3 DANGER |
| | CUNETTE | DIP |
| | BOSSE | BUMP |
| | COMPRESSION | COMPRESSION |
| | SAINNÉE | DITCH |
| | RADIER | STEP |
| | MARCHE EN DESCENTE | STEP DOWN |
| | MARCHE EN MONTEE | STEP UP |
| | DESCENTE | DOWNHILL |
| | VERS | TOWARDS |
| | MONTEE | UPHILL |
| | TROU EFFONDRE | HOLE COLLAPSE |
| | GNANIÈRE | RUTS |
| | ONDULATION BOSSE | UNDULATION |
| | SUR PONT SOUS PONT | ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE |
| | GUE | FORD |
| | TROU | HOLE |
| | CARN | CARN |
| | CITERNE | WATER TANK |
| | FIL BARBÉ | BARRIED WIRE FENCE |
| | CLOTURE | FENCE |
| | LIGNE ÉLECTRIQUE | ELECTRIC LINE |
| | DUNES | DUNES |
| | DUNETTE | SMALL DUNE |
| | PALMIER | PALM TREE |
| | ANTENNE | ANTENNA / MAST |
| | PORTAIL BARRIÈRE | GATE BARRIER |

| |
|---|
| Маршрут, дорога |
| Проезжая часть с двусторонним движением |
| Трек, дорожка |
| Съезд с дорожки |
| 1 опасно |
| 2 опасно |
| 3 опасно |
| Кювет |
| Бугор |
| Компрессия |
| Канавы |
| Уступ |
| Ступень вниз |
| Ступень вверх |
| Спуск |
| По направлению к |
| Подъем |
| Дыра Обвал |
| Колея |
| Неровность поверхности |
| Над/под мостом |
| Река, брод |
| Дыра |
| Груда камней |
| Водяной бак |
| Ограждение из колючей проволоки |
| Забор |
| Линия электропередачи |
| Дюны |
| Маленькая дюна |
| Пальма |
| Антенная мачта |
| Преграждающие ворота |

| | | |
|-----------|---|--|
| | OUED | OUED / WADI |
| | LANGUE DE SABLE | SAND SPIT |
| | BORNE | KILOMETRE MARKER |
| | CIMETIERE | CENETARY |
| | FUT | BARREL |
| | PANNEAU | SIGNPOST |
| | MAISON | HOUSE |
| | FORT | FORT |
| | POTEAU POURT | POST |
| | PNEU | TYRE |
| | PUIT | WELL |
| | RUBES siffrements à dessiner | RUBES Individual and drawing for each |
| | MONTAGNE siffrements à dessiner | MOUNTAIN Individual drawing for each |
| | DEBUT de Zone FIN de Zone vitesse limitée | START of Zone END of Zone controlled speed |
| | Limite de VITESSE | SPEED LIMIT |
| | STOP | STOP |
| | DEVERS | CAMBER |
| | DEPART | START |
| | ARRIVEE | FINISH |
| | CHRONO | CLOCK |
| | ESSENCE | FUEL |
| | PHOTO | PHOTO |
| | CP | PC |
| | DEBUT ZONE D'ASSISTANCE | START OF ASSISTANCE ZONE |
| | FIN ZONE D'ASSISTANCE | FINISH OF ASSISTANCE ZONE |
| | VILLAGE | VILLAGE |
| | WAYPOINT MASKED | WAYPOINT MASKED |
| | WAYPOINT ECLIPSE | WAYPOINT ECLIPSE |
| AD | A DROITE | ON THE RIGHT |
| AG | A GAUCHE | ON THE LEFT |
| D | DROITE | RIGHT |
| G | GAUCHE | LEFT |
| SA | SABLE | SAND |

| |
|------------------------------------|
| Сухое русло |
| Мелководные участки в русле реки |
| Километровый указатель |
| Кладбище |
| Бочка |
| Указатель |
| Дом |
| Укрепление |
| Столб |
| Покрышка |
| Колодец |
| Руины особый чертеж для каждой |
| Гора особый чертеж для каждой |
| Старт/конец зоны контроль скорости |
| Ограничение скорости |
| Стоп |
| Кривизна |
| Старт |
| Финиш |
| Часы |
| Топливо |
| Фото |
| РС пункт контроля прохождения |
| Старт зоны техпомощи |
| Финиш зоны техпомощи |
| Поселок |
| Замаскированная точка пути |
| Затемненная точка пути |
| Справа |
| Слева |
| Право |
| Лево |
| Песок |

| | | |
|----------------------|---------------------------------|-----------------------------|
| GV | GRAVER | GRAVEL |
| G/D | GAUCHE / DROITE | LEFT / RIGHT |
| D/G | DROITE / GAUCHE | RIGHT / LEFT |
| MVS | MAUVAIS | BAD |
| EMP | EMPERRE | STONY OR ROCKY |
| DEF | DEFONCE | ROUGH |
| ORN | ORNERE | RUT |
| SER | SERRE | TIGHT |
| HP | HORS PISTE | OFF PISTE / OFF TRACK |
| HP | HORS PISTE INTERDIT | OFF TRACK FORBIDDEN |
| OUED | OUED | OUED / WASH |
| E3 | ETROIT | NARROW |
| DS | DANS | IN |
| IMP | IMPERATIF | IMPERATIVE |
| QT | QUITTER | LEAVE |
| G^D | GRAND | BIG |
| NBX | NOMBREUX | MANY |
| RLT | RALENTIR | SLOW DOWN |
| ±V | PLUS OU MOINS VISIBLE | MORE or LESS VISIBLE |
| S | SINUEUX | TWISTY |
| PP | PISTE PRINCIPALE | MAIN TRACK |
| TD | TOUT DROIT | KEEP STRAIGHT |
| RO | ROUTE | ROAD |
| TDSPP | TOUT DROIT SUR PISTE PRINCIPALE | KEEP STRAIGHT ON MAIN TRACK |
| TDRPP | TOUT DROIT SUR ROUTE PRINCIPALE | KEEP STRAIGHT ON MAIN ROAD |
| P// | PISTES PARALLELES | PARALLEL TRACKS |
| P | PISTE | TRACK |
| C | CAP | BEARING |
| TJS | TOUJOURS | ALWAYS |
| VG | VEGETATION | VEGETATION |
| CX | CAILLOUX | STONE |
| EFF | EFFONDRE | COLLAPSED |
| RP | REPRENDRE / REPRENRE | TO TAKE |

| |
|--------------------------|
| Гравий |
| Лево/ право |
| Право/ лево |
| Сложный участок |
| Камни или скалы |
| Ухабы |
| Колея |
| Узко |
| С дорожки, трека |
| Съезд с дорожки запрещен |
| Сухое русло |
| Узкая часть |
| В |
| Обязательно |
| Выезд |
| Большой |
| Много |
| Замедляться |
| Более/ менее видимый |
| Извилистый |
| Главный трек |
| Прямо |
| Дорога |
| Прямо по главному треку |
| Прямо по главной дороге |
| Параллельные треки |
| Трек |
| Пеленг |
| Всегда |
| Растительность |
| Камень |
| Разрушение |
| Брать |

21.1. Все экипажи получают дорожную книгу и карту, согласно модели ФИА.

21.2. Дорожная книга, с изменениями, сделанными открывающей машиной, и карта должны быть выданы участникам не позднее 18:00 дня, предшествующего спецучастку. Они остаются в собственности участника. Получение дорожной книги подтверждается подписью уполномоченного участника команды.

21.3. Официальный маршрут обозначен двумя разными видами точек пути, видимая – отображается на экране GPS, и невидимая – не отображается и называется WPM.

Каждая точка прохождения является обязательной.

Когда участник входит в 3-х километровый радиус вокруг WPN, GPS показывает обычную информацию: COG, SOG, CTW, DTW и стрелку. Чтобы подтвердить прохождение участник должен проехать менее чем 20 метрах от DSS, ASS, WPM, WPE, PC или менее чем в 90 метрах от DZ, FZ, в зависимости от типа точки пути.

Организатор может потребовать формуляр выдаваемый комиссией ФИА по кросс-кантри, чтобы использовать 90 метровый радиус для всех точек прохождения.

Если формуляр утвержден, 90 метровый радиус должен использоваться на протяжении всего мероприятия.

Штраф равный штрафу за пропуск точки прохождения (2 часа минимум) будет наложен за отсутствие подтверждения WPT, DZ, FZ.

21.4. Также могут налагаться дополнительные штрафы.

21.5. Спецучасток или дорожный участок на существующем треке будут обозначены в дорожной книге непрерывной линией. Спецучасток или дорожный участок вне трека – пунктирной линией.

21.6. Все части маршрута должны быть проверены во время разведки пути, проводимой организаторами.

21.7. Для каждой населенной территории, проходимой участниками, необходимо указать направления выезда из территории.

21.8. До начала и во время мероприятия для заявленных и возможных участников запрещено проводить наименьшую разведку территории, кроме возможного супер спецучастка. Все открытые возможности должны быть оговорены в регламенте.

21.9. В машине разрешено иметь записки по маршруту текущего мероприятия (оф. дорожная книга), изменения внесенные открывающим экипажем ФИА (подшитые или нет), частные заметки предыдущего прохождения текущего мероприятия, на протяжении одного и того же спецучастка ралли проходившего несколько раз на всем или части текущего спецучастка, географические карты, кроме спутниковых фото.

22. Официальный маршрут

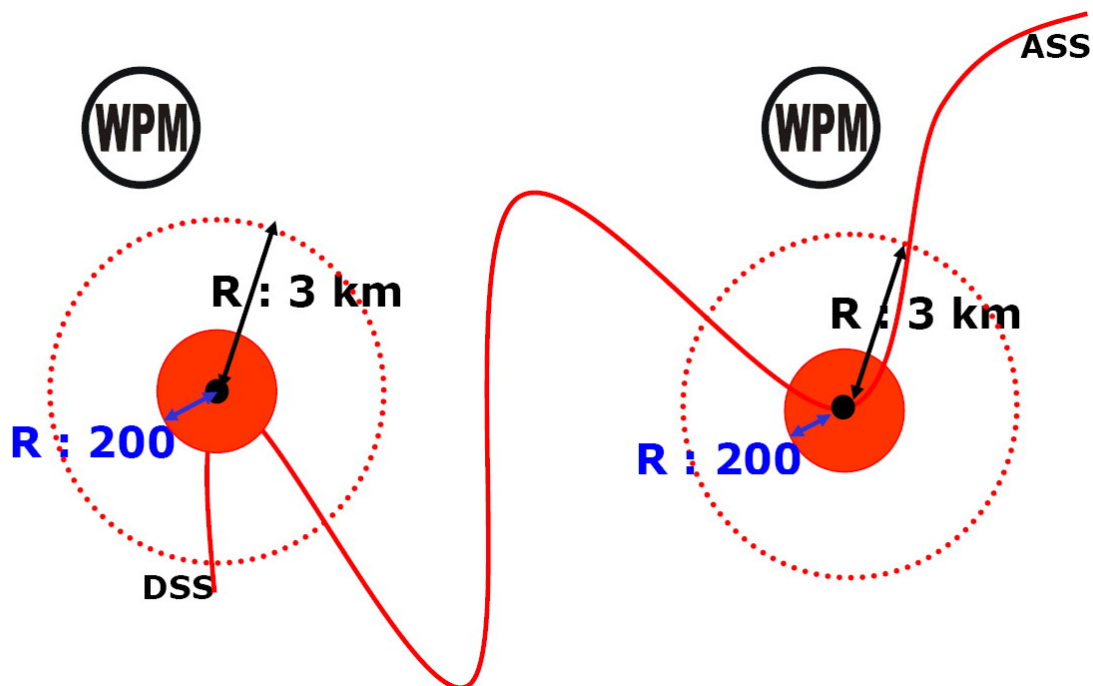
22.1. Представляет собой проезд через каждую видимую или скрытую точку пути, отмеченную в дорожной книге. Каждая точка будет хронологически пронумерована в дорожной книге и GPS.

22.2. В случае изменения маршрута, организаторы обязаны загрузить новый список обязательных точек прохождения в GPS, или разрешить участникам изменить список используя код разблокировки.

22.3. Сообщаются только координаты точек старта DSS и финиша ASS спецучастка, бивуака, заправки и сервиса.

23. Функционирование GPS

23.1. GPS использует систему видимых, скрытых (WPM) и затемненных (WPE) точек пути. По правилам навигации WPM работает следующим образом:



23.2. Участники должны соблюдать хронологический порядок точек маршрута конкретного этапа. Тем не менее, участники могут вернуть GPS к исходным настройкам на другой (следующей) WPT путем нажатия кнопки 'WPT+' или 'WPT-'.

23.3. На всем этапе разрешается только определенное количество пропущенных точек пути. Оно указывается в регламенте.

23.4. На протяжении всего мероприятия разрешается только определенное количество пропущенных точек пути. Это количество, ведущее к исключению из гонки, должно быть оговорено в регламенте.

23.5. WPM или WPE обязательно привязаны к DZ и FZ.

24.1. По соображениям безопасности у участников есть два способа разблокировки своих GPS с помощью двух специальных кодов:

1) Код «5555, Экстренный код»: Для участников, желающих сойти с дистанции, этот код полностью разблокирует GPS и позволяет участнику вводить новые точки вручную.

Применение данного кода ведет к обязательному снятию с гонки.

2) Код "WPM": Этот код, позволяет системе GPS функционировать в «обычном» режиме и отображать все последующие точки маршрута.

По запросу участника обязательно выдается пунктом контроля гонки.

24.2. Любое использование этого кода повлечет штраф в 10 часов, из двух максимально допустимых использований

24 Разблокировка GPS

в течение одного мероприятия под угрозой снятия.

25. Зона контроля скорости – обозначения.

25.1. Въезд в зону контроля

Начало зоны контроля скорости, зарегистрированной в GPS, будет обозначено в дорожной книге маркером DZ и точкой пути WPM или WPE. Участникам запрещено проезжать более чем в 90-метровом радиусе от нее под угрозой штрафа, эквивалентного штрафу за пропущенную точку пути.

За 90 метров до этой точки пути GPS сообщит участникам о приближении к зоне контроля скорости.

90 м после точки пути считается зоной замедления, перед въездом в зону контроля.

25.2. Зона контроля

Зона ограничения скорости будет постоянно видна на экранах GPS участников, как только точка пути подтверждена (кроме WPE), означая тем самым, что они ни в коем случае не могут сослаться на незнание, где въезд и выезд из зоны. Скорость участника ограничивается 30 км/ч или 50 км/ч между точкой въезда и точкой выезда из зоны, вне зависимости от пути, между этими двумя точками, на усмотрение организаторов.

25.3. Выезд

- Конец зоны ограничение скорости по GPS отмечается в дорожной книге квадратиков с обозначением «FZ» и затемненной точкой маршрута (WPE).
- Вокруг этой точки будет поле допуска в 90 м, чтобы избежать споров касательно измерения скорости.
- С этой точки Участники могут разогнаться.

26. Процедура контроля

26.1. В ходе всего ралли участники отвечают за правильность функционирования своих GPS, загружаемых организаторами.

26.2. GPS должны быть включены и присоединены на постоянной основе к источнику питания и антенне на протяжении всего этапа.

26.3. Все действия со стороны участников (потеря, порча, выключение и т.д.), делающие невозможным чтение GPS и (или) все замеченные попытки обмана или манипуляций приводят взысканиям вплоть до снятия с гонки.

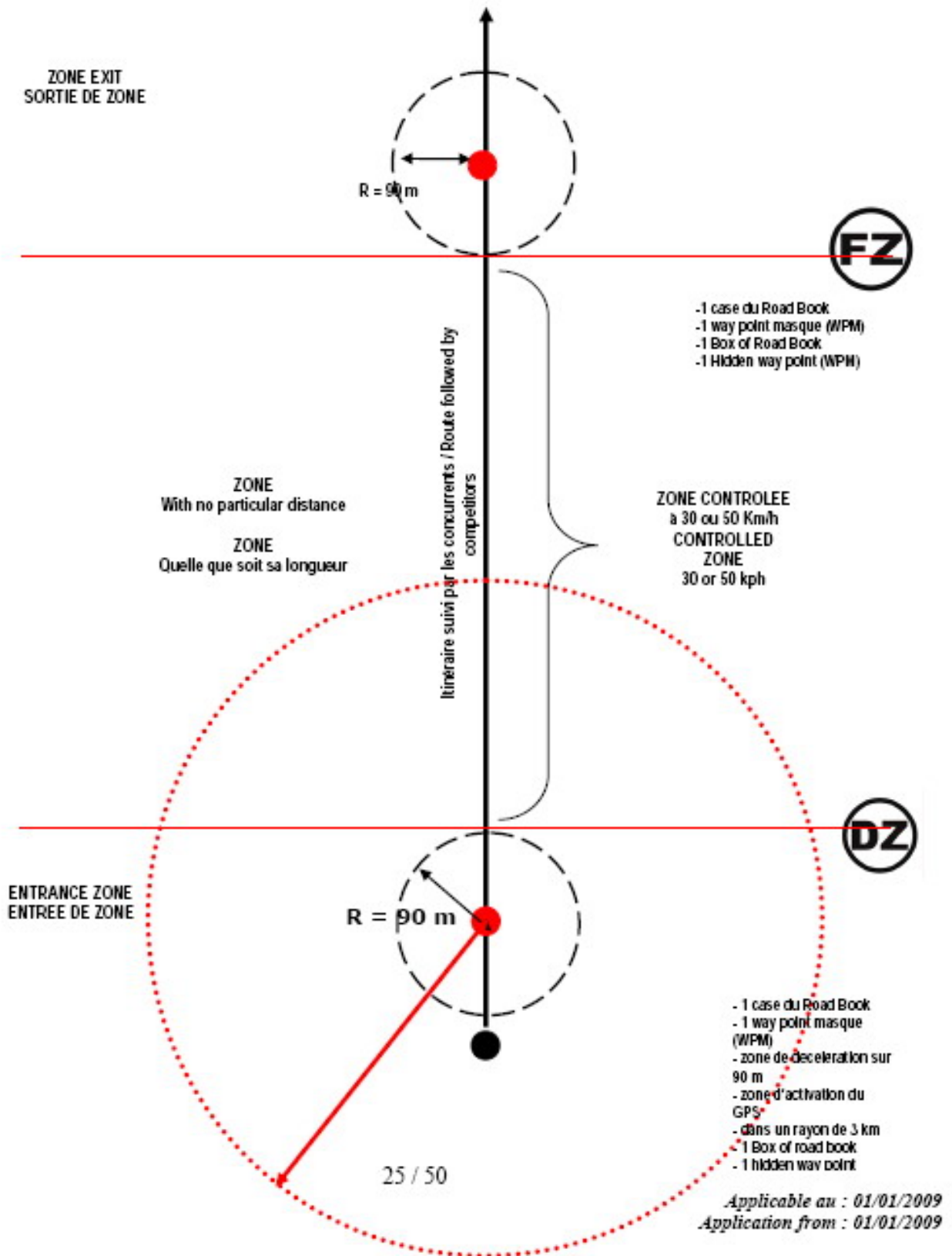
26.4. В любое время проверяющий на финише спецучастка или этапа ТС может проверить точки пути, подтвержденные участниками, а также нарушения скоростного режима.

26.5. Под ответственность тех. делегата ФИА, техник GPS должен проверять данные каждый день, по крайней мере, 10 первым участникам на спецучастке и в общем зачете, чтобы удостоверить правильное прохождение маршрута.

26.6. Под ответственность тех. делегата ФИА, проверяющий будет записывать все отклонения, и показывать их членам экипажа или участнику.

26.7. В случае спора данные GPS выгружаются техником, демонтируется и пломбируется техническим стюардом в присутствии участника (либо его представителя), чтобы быть загруженным техником.

Зона контроля скорости с WPM и WPE



26.8. В случае если снаряжения изымается делегатом ФИА или его представителем, то провайдер организатора должен предоставить замену снаряжения для участника как можно скорее.

26.9. Контроль маршрута

Если экипаж владеет 2 работающими GPS и только один из них подтверждает прохождение точки пути штраф не налагается.

26.10. Контроль скорости

В случае превышения скорости у экипажа, владеющего двумя GPS и расхождений в показаниях скорости между ними, штраф налагается соответственно данным GPS, который был заявлен как официальный/ основной на тех. проверке.

Если официальный GPS выходит из строя, второй GPS становится официальным.

27. Скорость движения

27.1. В случае нарушения правил дорожного движения экипажем, который участвует в мероприятии, дорожный патрульный, судьи или официальные лица мероприятия, которые заметили нарушение, должны проинформировать нарушителя в самом скором времени. Решат ли они не останавливать экипаж или не имеют возможности сделать это, они так или иначе могут потребовать наложения соответствующих штрафов, исходя из нижеследующего:

а) сообщение о нарушении пришло по официальным каналам и в письменной форме, перед опубликованием классификации этапа, в течение которого нарушения произошло.

б) описания достаточно детальны, чтобы была возможность идентифицировать водителя-нарушителя без каких либо сомнений, так же как и описания точного времени и места происшествия.

в) интерпретации фактов не расходятся
г) запрещено под страхом исключения из мероприятия:

- перевозить авто

- преднамеренно препятствовать проезду авто, или мешать обгону.

27.2. Пересекая зоны контроля скорости

а) в зонах определенных как «зоны контроля скорости», скорость участников в городах и деревнях по маршруту, как на спецучастках, так и на дорожных участках, ограничена 30 или 50 км/час, в зависимости от этапа.

б) если местный предел скорости ниже, он имеет первостепенное значение.

Адаптация манеры езды под местное население и условия на дорогах также является ответственностью участника.

в) зоны контроля скорости помечены в дорожной книге буквами «DZ» (старт зоны) и «FZ» (финиш зоны).

г) наличие или отсутствие знаков лимита скорости не является аргументом в спорных вопросах. Обгон разрешен при условии соблюдения лимита скорости для данной зоны.

д) сигнал показывает нарушение скорости в зоне контроля и его запись в GPS, если превышен лимит 30-50 км/час в зависимости от этапа, это будет записано в GPS, и может быть проверено в любой момент.

27.3. Импульсный сигнал

а) если участник не согласен с предписываемым ему нарушением, он должен подать письменный протест и отнести его в Штаб ралли (Race Control) чтобы GPS данные смогли выгрузить.

б) любое нарушение скорости, зафиксированное GPS, наказывается дорожным клерком следующим образом:

- 1-15 км/час: (3 мин+50 евро) x кол-во импульсных сигналов

- 16-40 км/час: (10 мин+100 евро) x кол-во импульсных сигналов

- свыше 40 км/час:

1й имп. сигнал: 30 мин + 500 евро

2й удачный имп. сигнал: 1 час + 1000 евро

3й удачный имп. сигнал: вплоть до снятия на усмотрения стюарда

28. Кодекс поведения

28.1. Система «сигнал авто к авто»

а) чтобы сделать обгоны более безопасными, для всех категорий

обязательна система «сигнал авто к авто» (устройство, подающее сигналы участнику, что его могут обогнать).

Система «сигнал авто к авто» ссылается на стандартный эквивалент списка требований ФИА.

б) Эта система должна быть включена по ходу каждого Этапа.

Если будет замечено, что система не работает по вине экипажа, предусматриваются следующие наказания:

- 1 час для участников, классифицировавшихся среди первых 20 в общей классификации легковых автомобилей, первых 10 в общей классификации грузовиков и (или) ранжированных (seeded) водителей.
- 300 € для остальных участников.

На спецучастке, любой движущийся автомобиль, получивший за определенное время несколько аудио-сигналов и не притормозивший и не давший, таким способом, себя обогнать, может быть оштрафован на усмотрение стюарда.

В зависимости от обстоятельств могут налагаться различные штрафы (временные или денежные), возможно на лучшего по времени участника команды, которая виновата.

В случае спора выгружаются данные из системы «сигнал авто к авто».

28.2. Техпомощь в случае аварии

а) Все участники обязаны:

- использовать систему слежения и систему «сигнал авто к авто»
- каждый соревнующийся автомобиль должен иметь на борту красный отражающий треугольник
- на тыльной стороне каждой дорожной книги в размере А4 должен быть красный знак SOS и зеленый ОК

б) Этика требует, чтобы любой экипаж, который видит аварию, остановился и

предоставил техпомощь, до момента прибытия спасательной службы.

Основные способы применяются, чтобы сократить время вмешательства.

в) в случае аварии, если хотя бы один член экипажа в сознании и может самостоятельно передвигаться, он обязан:

1 – спустить сигнал системы «авто к авто» (нажимая на обе кнопки)

Потом, в случае серьезной аварии:

2а – Позвонить в штаб ралли с помощью системы слежения (синяя кнопка)

или

2б – спустить сигнал системы слежения (красная кнопка)

3 - Если авто представляет опасность для других экипажей и для обеспечения безопасности зоны происшествия, один из членов экипажа должен поставить красный отражающий треугольник не менее чем в 50 м позади авто, чтобы предупредить других водителей. Любой экипаж, нарушивший эти требования, может облагаться штрафом на усмотрение стюардов.

4 – В случае серьезной аварии, которая требует спасательной службы, первый участник, прибывший на место аварии с членовредительством должен:

- остановиться
- сразу же нажать на зеленую кнопку системы слежения
- оказать первую помощь членам экипажа и получить информацию об их состоянии
- позвонить в штаб ралли с помощью системы слежения (синяя кнопка) и доложить о ситуации
- дождаться службы спасения или другого участника
- нажать на зеленую кнопку, чтобы оповестить о покидании места аварии.

5 – по просьбе участника по прибытии на финиш этапа, полное время остановки между двумя нажатиями на зеленую кнопку только в случае более 3 минут проведенных на месте аварии, будет вычтено в тот же день из времени, потраченного на прохождение спецучастка, только для первых двух экипажей, которые остановились на месте аварии.

6 – система «сигнал авто к авто» должна быть размещена таким образом, чтобы по крайней мере двое из членов экипажа с пристегнутыми ремнями могли дотягиваться и управлять ею.

7 – о любом экипаже, не выполняющем требования статьи 28.2. будет доложено стюардам, которые могут налагать штрафы, предусмотренные кодексом.

Система слежения ссылается на стандартный эквивалент списка требований ФИА.

Система «сигнал авто к авто» ссылается на стандартный эквивалент списка требований ФИА.

28.3. Радио/ Спутниковый телефон/ GSM

а) На бортах машин в гонке по всему маршруту ралли запрещаются любые передатчики и приемники (ВЧ-ОВЧ) HF-VHF-CB и все прочие средства связи. Кроме GSM и/или спутникового телефона.

б) Из соображений безопасности на борту транспортных средств разрешается наличие спутникового телефона и (или) телефона GSM (кроме КПК или телефонов GSM с функцией GPS или картами).

в) Номера тел. участников даются организаторам во время административных проверок.

На спецучастках телефоны ни в коем случае не должны находиться во «включенном» режиме. Производятся **точечные проверки**.

Кроме пункта г) ниже.

г) Только в случае необходимости, причем за пределами транспортного средства, при остановленном транспортном средстве можно пользоваться телефоном.

д) Этими телефонами можно пользоваться изнутри автомобиля только на дорожных участках, но делать это может только штурман.

е) Все нарушения влекут за собой наказания вплоть до снятия с гонки.

ж) В машине не разрешено иметь постоянную антенну, гарнитуру hands-free, стационарную установку или готовый электромонтаж, кроме GPS и Iritrack от поставщиков организаторов.

з) СМС, ММС разрешено. Запрещаются такая аппаратура, как информационные кабели, инфракрасные каналы связи, Blue Tooth, Wifi и т.д.

и) разрешается использование только режима телефона. Все нарушения повлекут снятие. Будут производиться точечные проверки.

к) Все нарушения влекут за собой наказания вплоть до снятия с гонки.

29. Разведка

29.1. Разведывательный экипаж организаторов подтвердит, что маршрут доступен для всех типов авто (машин и грузовиков).

а) Разведывательный экипаж должен состоять из особ, имеющих существенный опыт в кросс-кантри в кубке мира ФИА. Имена этих экспертов должны сообщаться ФИА.

б) Разведывательное авто должно быть укомплектовано в соответствии с «пособником по разведке и открытию маршрута».

29.2. Открытие маршрута

а) Открытие маршрута производится открывающим экипажем ФИА, под ответственностью заместителя

секретаря маршрута (делегатом ФИА) управляющего группой и составителя официального маршрута. Водитель открывающего экипажа ФИА должен иметь существенный опыт вождения гоночных машин на кросс-кантри ралли.

б) Открывающее авто должно быть укомплектовано в соответствии с «пособником по кросс-кантри открытию маршрута» ФИА.

30. Сервис и дозаправка – общие положения

30.1. Сервис в кросс-кантри ралли

а) кроме спецучастков, на протяжении всего мероприятия, сервис, производимый сервисным персоналом, разрешен только на участках общих для соревнования и сервисных автомобилей.

б) экипажи техпомощи должны придерживаться маршрута дорожных участков и сервиса, так как обозначено в дорожной книге, которая должна быть предоставлена организаторами.

в) в случае техпомощи на спецучастке, разрешенная зоны должна:

- считаться зоной контроля скорости и может быть упреждена РС.

- быть четко обозначена знаками зоны сервиса, как в полевых условиях, так и в соревновании и дорожных книгах сервиса, чтобы все участники были об этом оповещены. Чтобы проконтролировать правильность действий там должен присутствовать, по крайней мере, один судья.

в) любая помощь с воздуха запрещена

г) зоны сервиса должны быть указаны в Гиде ралли, который должен быть доступен не позднее, чем за 30 дней до начала административных проверок и показывать точную схему мероприятия и максимальные дистанции в километрах между зонами сервиса для участников и экипажей сервиса. Зоны сервиса могут располагаться на спецучастках и должны быть описаны в регламенте.

д) Сервис разрешен на маршруте спецучастка одним или более автомобилем категории сервиса после закрытия разных пунктов контроля времени. Способы вмешательства должны быть обозначены в регламенте.

На спецучастках экипажи сервиса должны передвигаться только в направлении трассы гонки.

е) Сервис в закрытом месте и/или на частной территории запрещен. 1е нарушение: 3 часа, 2е нарушение: дисквалификация. Если машина обслуживается под тентом, об этом должен быть проинформирован дорожный клерк и открыт доступ техническому делегату в любое время.

ж) Любой член команды, включая экипаж, может водить командную соревновательную машину вне бивуака, только для технических тестов и вдали от маршрута спецучастка. В это время GPS и система слежения должны быть включены.

30.2. Сервис на Бахах.

Организаторы должны обусловить время для единственного сервиса, ограниченного двумя точками контроля времени. Максимальная скорость в сервис парке – 30 км/час. Для безопасности зрителей организаторы должны обеспечить одну полосу движения для транспорта, другую для зрителей.

Сервис разрешен только в сервис парке, предоставляемом организаторами.

30.3. Оповещения (видимая информация от команд участникам).

Оповещения разрешены в зоне сервиса, кроме зоны контроля, и в любое время, когда маршруты сервиса и гонки совпадают и на публичных автодорогах.

30.4. Дозаправка в кросс-кантри ралли и Бахах.

а) Дозаправка разрешена только в бивуаках или в местах, определенных организаторами в конце спецучастков, где стандартное топливо предоставляется всем участникам. На этапе, участники, оставшиеся в гонке, могут заправлять друг друга.

б) Во время дозаправки машина всегда должна находиться на колесах.

в) В случае организованной дозаправки, в парке дозаправки, минимальное время 15 минут, которое также включено в сервисное время. Правила гласят следующее:

1) Проводить операцию дозаправки разрешено двум механикам. По крайней мере, один человек из команды должен держать огнетушитель.

Механикам рекомендуется быть одетыми в 8856-2000 ФИА омологированную одежду.

2) Если используется электрическое заправочное оборудование, оно должно быть обязательно искро-защищенным и заземленным для машины и заправочной системы.

3) В зоне заправки запрещены любые действия, не имеющие непосредственного отношения к заправке.

4) Установка оборудования не считается частью процесса заправки.

5) В зоне заправки ограничение скорости 30 км/час.

6) Заправка только под ответственностью участника.

7) На протяжении заправки моторы должны быть выключены.

8) Во время заправки экипаж должен оставаться вне машины.

9) Организаторы должны обеспечить приспособления для борьбы с огнем, для соответствующего уровня опасности в зависимости от кол-ва топлива и кол-ва участников. Персонал должен быть

обмундирован и готов в любую минуту вмешаться.

10) В случае поломки машину можно вытолкать из зоны заправки без наложения штрафов. После выезда из зоны можно немедленно использовать дополнительный аккумулятор, чтобы завести мотор.

30.5. Топливо

а) Если топливо страны, в которой происходит мероприятие, недостаточного качества для использования участниками, разрешено использование топлива, отвечающего стандартам ФИА.

б) Для бензиновых двигателей разрешено использование авиа-топлива AVGAS, в случае если мероприятия происходят в неевропейских странах, где дозаправка затруднена.

в) Регламентом должно быть обусловлено разрешение на такое использование.

31. Замена двигателя

В группе T1 на одну гонку разрешен только один сменный моторный блок на одного участника (команду).

В случае замены мотора налагается штраф в 6 часов на машину, чей моторный блок был заменен.

32. Страховка

32.1. Вступительные взносы включают в себя премиум страховку, которая гарантирует участнику полное покрытие гражданской ответственности в отношении третьих лиц и его репатриацию в европейский госпиталь. Если необходима какая-либо специальная страховка, кроме описанной выше, связанная с правовыми нормами стран/ы, пересекаемой мероприятием, это должно быть обусловлено в регламенте и включено в размер стартового взноса.

Страховая премия вышеупомянутых контрактов, их покрытие, имя, адрес и контактные детали страховых компаний, также как и номера контрактов должны быть упомянуты в регламенте.

Страховой полис (по крайней мере, английская версия) будет выслан по запросу участников.

32.2. Бенефициарии страховки:

- участники и их техпомощь,
- члены организационной команды, их поставщики и сотрудники
- Официальные лица гонки.

32.3. Покрытие страховки распространяется на бенефициариев, пока они находятся на маршруте ралли на протяжении мероприятия. На протяжении этого времени, участники, которые сошли с дистанции, или были дисквалифицированы, все еще находятся под покрытием страховки, при условии, что они придут к пункту контролю финиша или к ближайшему порту погрузки, самым прямым путем от места схода.

32.4. Покрытие страховки начинается, по крайней мере, с административных проверок и тех. проверок мероприятия и заканчивается по истечении одного из следующих временных пределов:

- лимит времени для подачи протестов или апелляций или окончание любых слушаний стюардами;
- по окончании административных и тех. проверок после мероприятия;
- окончание выдачи призов.

32.5. Перевозка и репатриация бенефициара.

В зависимости от состояния здоровья бенефициара в указанных выше условиях медицинская команда принимает решение о его перемещении или репатриации. Задачу транспортировки берут на себя организаторы.

Такую транспортировку можно производить любыми подходящими средствами (машина скорой помощи, рейсовый самолет, санитарная авиация и т.д.), при необходимости под медицинским наблюдением.

При выборе средства транспорта учитываются только медицинские интересы бенефициара и соблюдение существующих правил охраны труда и здоровья.

32.6. Покрытые медицинские (включая госпитализацию) расходы.

Медицинские расходы покрываются организаторами в случае согласования с медицинской командой. Оплачиваются медицинские взносы, стоимость медикаментов предписанных врачом или хирургом, и стоимость госпитализации, назначенной медицинской командой. Размер покрытия должен быть обусловлен регламентом мероприятия.

Медицинские и другие расходы понесенные после репатриации в Европу полностью покрываются бенефициаром.

Документ, предоставляющий все пункты, которые покрываются и не покрываются страховкой, должен быть выдан участникам во время административных проверок.

32.7. Гражданская ответственность

Организаторы подготовили полис страхования ответственности перед третьими лицами для спортивных мероприятий с использованием наземной мотто техники, в соответствии с действующим законодательством.

Вступительный взнос включает страховое покрытие за убытки причиненные участниками в отношении третьих лиц в ограниченном объеме, обусловленном в Регламенте на каждое происшествие.

Указанный договор имеет целью покрывать, на случай принесших ущерб во время ралли аварии, пожара или взрыва, финансовые последствия третьей стороне:

- для участников – телесный или материальный ущерб, причиненный третьим лицам (включая других участников), государственным представителям и иным госорганам, являющимся частью служб правопорядка, организации или контроля над ралли;
- Для участников – в случае физического ущерба или ущерба одежде, который они могут нанести друг другу. Эта страховка не покрывает материальный ущерб.
- для водителей – в отношении к их командам и пассажирам в случае аварий, произошедших в течение мероприятия.

32.8. Этот страховой полис ни в коем случае не покрывает кражу авто, запасных частей или другого имущества. В случае краж на территории пересекаемых стран организаторы ответственности не несут.

32.9. Этот полис покрывает только официальную трассу ралли. Машины, снятые или сошедшие с гонки, сохраняют защиту при условии, что они движутся в направлении финиша ралли или ближайшего порта наиболее прямым путем, с места их схода.

32.10. В случае аварии участник или его представитель должны в течение суток составить письменное заявление на имя Директора гонки, Офицера по связям с участниками (или непосредственно Организатору). Данное заявление должно включать описание обстоятельств аварии с именами и контактными адресами свидетелей.

32.11. Индивидуальное Страхование

С целью узнать, какой объем защиты предоставляет их гоночная лицензия, участники должны связаться со своими транспортными страховыми компаниями.

Им также рекомендуется оформить дополнительную страховку со страховым агентом по своему выбору.

33. Карта Времени

33.1. На старте Этапа экипажам выдается Карта времени, в которой соответственно указываются заданное время и максимальное разрешенное время на прохождение каждого дорожного участка и каждого спецучастка. Эта Карта времени сдается на финише каждого Этапа в Пункт отсечки времени или в промежуточный пункт отсечки, если два спецучастка проводятся на одном этапе и заменяется на новую, на старте следующего Этапа или новой секции. Каждый экипаж единолично отвечает за свою Карту времени.

33.2. Любые поправки или изменения, внесенные в Карту времени приводят к исключению, кроме тех случаев, когда внесение таких поправок или изменений одобрено в письменном виде контролером.

33.3. Экипаж самостоятельно отвечает за сдачу Карты времени на разных пунктах отсечки и за точность записей. Только контролерам разрешается вводить время в Карту времени – делается это вручную или печатанием.

33.4. Экипажи обязаны, под угрозой наказания вплоть до снятия, отмечать свое прохождение на всех точках, указанных в их Карте времени, и в правильном порядке. Отсутствие печати или не передача Карты времени на любом пункте отсечки повлечет за собой наказания вплоть до снятия с соревнования.

33.5. Потеря Карты времени влечет за собой штраф в 5 минут.

33.6. В случае если участник сходит в течение Этапа, он должен сдать свою карту времени официальным лицам сразу же по прибытии в бивуак, под угрозой штрафа в 5 часов.

Условия разрешенной помощи в таких ситуациях должны быть обусловлены в Регламенте.

34. Зоны контроля

Все пункты контроля, т.е. Пункты отсечки времени, старт и финиш спецучастков, контроль прохождения и контроль перекрестков (только для Баха), обозначаются посредством стандартных знаков.

34.1. Начало зоны контроля маркируется двумя предупредительными знаками на желтом фоне. На расстоянии примерно 100 м, расположение контрольного поста обозначается двумя знаками на красном фоне. Окончание зоны контроля, примерно через 100 м, обозначается двумя последними знаками на бежевом фоне с тремя черными поперечными полосками.

Организаторам запрещено изменять положение контрольной зоны, как только в нее вошел участник.

32.2. Зона контроля должна быть организована таким образом, чтобы члены команды могли проводить хронометраж без непосредственного вхождения в саму зону.

Двойной идентификационный комплект знаков зоны контроля.

Максимальная ширина зоны не должны превышать 15 м. Зона должна располагаться по одной оси, кроме зон Контроля прохождения.

Въезд и выезд из зоны должны обязательно маркироваться официальными двойными знаками.

34.3. Строго воспрещается въезжать или выезжать из зоны контроля любым направлением, кроме предписанного маршрутом Мероприятия, либо снова въезжать в зону контроля после получения отметки на этом пункте контроля, под угрозой:

- 1-е нарушение: штраф 10 минут,
- Первый повтор нарушения: штраф 1 час,
- Второй повтор нарушения: снятие с гонки или фиксированный штраф.

34.4. Для кросс-кантри ралли

официальным временем является время GPS как обозначено Регламентом. Для Баха Регламентом могут быть предложены другие условия. Целевое время прибытия (чек-ин) целиком под ответственностью экипажа, который может сверяться с официальными часами на таблице контроля.

34.5. Контрольные посты должны быть готовы функционировать за 1 час до заданного времени прохождения первым экипажем.

Если Дорожный клерк не решит иначе, они должны остановить работу через 1 час после заданного времени для последнего экипажа, плюс время исключения, либо, когда Регламент предусматривает наложение фиксированного штрафа. Пункты отсечки времени для старта и финиша спецучастков останавливают работу в расчетное время, с учетом максимального разрешенного превышения допустимого времени отсечки для последнего классифицировавшегося участника.

34.6. Под угрозой наказания, вплоть до снятия с гонки, экипажи обязаны следовать инструкциям маршала контрольного поста, которому должен помогать контролер (все возможные случаи изучаются Стюардом на основании письменного отчета от маршала контрольного поста).

34.7. Машина должна передвигаться своим ходом.

Если машина не может передвигаться разрешена буксировка и/или толкание участником в гонке.

В зонах контроля такие действия повлекут следующие наказания:

- а)** Стартовая зона Этапа и/или спецучастка: отказ в старте
- б)** Зона контроля прохождения: 5 минут
- в)** Зона контроля времени: 15 минут для кросс-кантри ралли и 30 минут для марафонов (кроме случаев, предусмотренных в статье 27.1г).

Как только нарушение в зоне контроля было зафиксировано, машину необходимо убрать из зоны с посторонней помощью.

35. Контроль Времени

35.1. На пунктах отсечки времени контролеры должны отмечать на Карте времени контрольное время, соответствующее точному моменту, когда один из членов экипажа сдает Карту времени контролеру. Синхронизация Карты времени производится только в том случае, если все члены экипажа и транспортное средство находятся в непосредственной близости от стола контроля.

35.2. Контрольная процедура начинается с момента прохождения транспортным средством знака въезда в зону.

35.3. Экипажу запрещается останавливаться или ездить слишком медленно между знаком въезда в зону и контрольным постом. Экипажу можно оставаться в зоне контроля ровно столько, сколько необходимо для оформления контрольных формальностей отметки и технических проверок.

35.4. Экипаж не подвергается наказанию за раннее прибытие, если транспортное средство въезжает в зону контроля в течение минуты перед заданной контрольной минутой.

35.5. Для дорожных участков заданное контрольное время определяется сложением времени, отведенного для прохождения дорожного участка, и времени старта для этого участка. Это время выражается в часах и минутах и всегда отображается в формате от 00.01 до 24.00.

35.6. Для дорожных участков экипаж не подвергается наказанию за позднее прибытие, если карта времени сдается контролеру во время заданной контрольной минуты. Например, экипаж, который должен отметиться на пункте в 18 ч 58 мин., считается успевшим вовремя, если это произошло между 18 ч 58 мин. 00 сек. и 18 ч 58 мин. 59 сек.

35.7. На пункте отсечки времени, на финише дорожного участка, контролер с одной стороны Карты времени отмечает контрольное время экипажа, а с другой – его условное время старта для спецучастка. Между этими двумя значениями должен быть пятиминутный промежуток, чтобы дать экипажу подготовиться к старту.

а) Сразу же после отметки на Пункте отсечки времени экипаж переходит к старту спецучастка. Контролер вводит время, прогнозируемое для старта спецучастка, а затем дает этому экипажу старт.

б) В случае аварии, если есть расхождение между двумя записями, время старта спецучастка является обязательным, если Стюарды не решат по-другому.

35.8. На Пункте отсечки времени, за любую разницу между заданным контрольным временем и фактическим контрольным временем, налагается штраф в размере одной минуты на каждую целую или дробную долю минуты разницы.

35.9. Для спецучастков финишное время будет учитываться с точностью до секунды. На супер спецучастках время будет учитываться до 1/10 секунды, в случае спорных вопросов равенства времен. Как только будет установлена классификация и определены стартовые позиции для последующих спецучастков, 10-е доли секунд отнимаются и времена округляются до секунд в меньшую сторону.

35.10. На Пункте отсечки времени в конце Этапа и *parc fermé* после этапа, экипажам разрешено отмечаться заранее без наказания.

Это постановление должно быть введено на маршруте/расписании, картах времени и любом документе, касающемся процедуры чек-ин.

35.11. Любое несоблюдение экипажем правил вышеуказанной процедуры контрольной отметки (и в частности факт въезда в зону контроля больше чем на минуту раньше контрольного времени) фиксируются главным контролером на

посту и отсылаются в виде письменного отчета Дорожному клерку.

35.12. Исключенное время, или одно или несколько максимальных времен, могут видоизменяться в любой момент Стюардами, по предложению Дорожного Клерка. Вовлеченные экипажи должны быть оповещены о таком решении в кратчайшие сроки. Исключение (снятие) из Мероприятия или фиксированный штраф за превышение максимально допустимого опоздания объявляется только в конце Этапа.

Когда за Пунктом отсечки времени следует Пункт контроля старта для спецучастка, эти два поста входят в состав одной зоны контроля, и соответствующие знаки должны расставляться следующим образом:

- а)** 2 желтых предупредительных знака с часами (начало зоны);
- б)** 2 красных знака с часами (Пост отсечки времени) примерно через 100 м;
- в)** 2 красных знака с флагом (старт Спецучастка) на расстоянии от 50 до 200 м;
- г)** и наконец, 2 конца знаков контроля (3 поперечных черных полосы на бежевом фоне) еще в 100 м далее.
- д)** Если старт спецучастка совпадает со стартом Этапа, время старта спецучастка будет также и временем старта Этапа.
- е)** На финише Спецучастка точка остановки будет соединена с Пунктом отсечки времени.

36. Контроль прохождения

36.1. Для того чтобы проверить, соблюдают ли экипажи маршрут по дорожной книге, Пункты контроля прохождения устанавливаются в местах, обозначенных и пронумерованных в дорожной книге.

Зона контроля будет обозначена с помощью официальных указателей:

а) 2 желтых знака со штампом (начало зоны),

б) 2 красных знака со штампом (Пост контроля прохождения) примерно через 100 м;

в) И наконец, еще через 100 м, 2 последних бежевых знака с 3 поперечными черными полосами.

Местонахождение этих Пунктов контроля прохождения должно быть четко видно и обозначено для экипажей посредством флагов и находиться, где это возможно, на совершенно ровной площадке. Прохождение будет засекаться по времени до секунды и записываться в таблице прохождения лицом, ответственным за пост.

36.2. Время закрытия для точек контроля прохождения.

Время закрытия для Пунктов контроля прохождения будет объявляться с учетом следующего:

- расстояние, покрытое со времени старта конкретного участка,
- среднее время конкретного участка (спец или на время), на которое накладывается максимальное допустимое время,
- идеальное время последнего участника, к которому прибавлено 60 минут

Это время должно быть обозначено на карте времени или на маршруте/расписании или в бюллетене.

36.3. Штрафы

В регламенте маршрута/расписания, выдаваемом на административных проверках, должны быть указаны размеры штрафов для каждой пропущенной точки контроля прохождения, которые могут доходить до исключения из гонки.

37. Спецучастки

37.1. На протяжении спецучастков все члены экипажа должны соответствовать стандартам, описанным в Приложении L ФИА, параграф 3 под страхом исключения из гонки.

На стартах спецучастков могут проводиться проверки, осуществляемые официальными лицами. В случае нарушений правил приложения L соответствующему экипажу может быть отказано в старте.

37.2. Экипажам запрещено передвигаться в направлении, противоположном направлению движения спецучастка под страхом наказаний, вплоть до снятия с гонки.

37.3. На стартах спецучастков, когда машина с экипажем на борту остановилась перед стартовым контролем, контролер записывает фактическое время старта данной машины на карте времени (часы и минуты), а затем громко отсчитывает вслух: 30 - 15 - 10 и последние 5 секунд по одной. По истечении пяти последних секунд подается стартовый сигнал, по которому машина должна немедленно стартовать. Если экипаж не стартовал в течение 20 секунд после подачи стартового сигнала, на него налагается штраф в виде 2 минут. Если участник не смог покинуть зону контроля собственными силами, должны применяться стандартные штрафы.

37.4. Старт спецучастка может быть отложен только в отношении запланированного стартового времени контролером в случае форс-мажорных обстоятельств.

37.5. Фальстарт, особенно тот, что случится до подачи сигнала контролера, подвергается штрафу в 1 минуту, как минимум, или больше по решению Стюардов на основе отчета контролера. Этот штраф не исключает применения более тяжелых наказаний со стороны Стюардов, особенно если нарушение повторное.

37.6. Спецучастки заканчиваются на финише с хода, при этом

устанавливаются следующие официальные двойные указатели:

а) 2 желтых знака в клетку (начало зоны),

б) Примерно через 100 м - 2 красных знака в клетку (финиш с хода);

в) На расстоянии 150 - 300 м – 2 красных знака (часы и СТОП);

г) И наконец, еще через 100 м, 2 последних бежевых знака с 3 поперечными черными полосами.

Остановка между желтым предупредительным знаком и знаком СТОП запрещена; любое несоблюдение влечет за собой штраф в 15 минут. Хронометраж производится на финишной черте, на которой должна стоять печатная техника, и резервный ручной хронометр.

На расстоянии 150 - 300 м после финиша экипаж должен отметить на пункте контроля, обозначенном красными часами и красным знаком СТОП. Контролер записывает на Карте времени время прибытия (часы, минуты и секунды), которое также станет стартовым временем последующего дорожного участка (часы и минуты). Если несколько участников прибывают в течение одной и той же минуты, главный маршал поста разбивает стартовое время этих участников на промежутки минимум 30 секунд в порядке их прибытия.

Если участник не смог покинуть зону контроля собственными силами, должны применяться стандартные штрафы. Если он не остановится в точке СТОП для регистрации своего времени, применяется штраф в виде 1 часа.

37.7. Во время спецучастка, если случай не предусмотрен в регламенте, любая помощь запрещена, кроме помощи гоночного экипажа с использованием частей, перевозимых другим гоночным экипажем. Однако Организаторами могут устанавливаться утвержденные зоны техпомощи.

37.8. Стартовые промежутки для спецучастков должны соответствовать диспозиции, заложенной для старта

Этапов, за исключением случаев дорожного наказания.

37.9. Любому экипажу, отказавшемуся стартовать на спецучастке в выделенном ему времени и месте, назначается штраф в виде 15 минут, и экипаж должен предстать перед начальником поста, который сообщит ему его новое стартовое время.

37.10. Прерывание Спецучастка

Когда прохождение спецучастка остановлено до прохождения последнего экипажа, вне зависимости от причин, классификация для этого участка все равно может быть вычислена путем присуждения всем экипажам, которые не успели финишировать, худшего зафиксированного времени до остановки гонки.

Даже если только один экипаж смог завершить спецучасток в нормальном гоночном режиме.

Решение о Применении той или иной из этих мер лежит целиком на Коллегии Спортивных Стюардов, как только Служба контроля гонки сообщила им о причинах прерывания.

Если Стюарды посчитают фактически установленное худшее время очевидно аномальным, они могут выбрать в качестве ориентира то время, которое они посчитают приемлемым.

Любой экипаж, частично или полностью ответственный за остановку гонки, ни при каких обстоятельствах не может оказаться в выигрыше от этой меры. Любому такому экипажу назначается фактическое время, которое они могли бы, в конце концов, показать, если оно выше фиксированного времени, назначаемого другим экипажам.

В исключительных случаях, в целях безопасности, дорожный клерк может остановить прохождение спецучастка на предыдущем пункте контроля, и участники могут продолжать проезд, как только опасная зона будет позади. Классификация будет получена путем

сложения времен двух отрезков спецучастка.

38. Регруппинг

38.1. Целью перегруппировки (перестановки) является сокращение временных промежутков, которые могут появляться между экипажами в результате поздних прибытий и (или) сходов. Применяются условия *Parc Fermé*.


























38.2. По прибытию на регруппинг экипажи сдают контроллеру свои карты времени. Где они получают инструкции по своему времени старта.

Они должны затем немедленно начать двигаться на своих машинах в *Parc Fermé*. Порядок старта будет таким, каким был по прибытии на Пункт отсечки времени для перегруппировки.

38.3. По соображениям безопасности, по предложению Дорожного клерка, Стюарды могут решить прекратить Этап до его назначенного финиша. Затем устанавливается Пункт отсечки времени, который будет считаться контролем конца этапа в случае спецучастка (сдвоенный с контролем конца спецучастка), где зафиксированное время используется для определения классификации Этапа.

По решению Дорожного Клерка этот Этап может быть продолжен, а может и нет, быть объявлен нейтральной зоной или идти с сопровождением, подпадать под правила *Parc Fermé* либо нет.

39. Обозначение знаками пунктов контроля

| | START OF ZONE 2 Signs with yellow background | CONTROL 2 Signs with red background | END OF ZONE 2 Signs with beige background |
|---|--|---|---|
| PASSAGE CONTROLS | ← 100 m →  | → 100 m ←  Check-in Stop | →  |
| TIME CONTROL | ← 100 m →  | → 100 m ←  Check-in Stop | →  |
| TIME CONTROL FOLLOWED BY START OF SELECTIVE SECTION | ← 100 m →  | → 50 to 200 m ←  Check-in Stop | → 100 m ←  Check-in Stop |
| START OF SELECTIVE SECTION COINCIDING WITH START OF LEG | ← 100 m →  | → 100 m ←  Check-in Stop  | →  |
| FINISH OF SELECTIVE SECTION | ← 100 m →  | → 150 to 300 m ←    Check-in Stop | → 100 m ←  |
| FINISH OF A SELECTIVE SECTION OR ROAD SECTION AT THE BIVOUAC | ← 100 m →  Only for Selective Section | → 150 to 300 m ←  Check-in Stop    | |
| SERVICE ZONE |  Start of Zone | |  End of Zone |

40. Parc Ferme

Применяются следующие правила

а) В стартовом для мероприятия parc ferme в кросс-кантри ралли или в стартовом для этапа parc ferme для баха запрещено заправлять или ремонтировать автомобиль.

б) Запуск мотора автомобиля в парке ferme с помощью буксировки или путем толкания другим участником, который все еще находится в гонке, карается штрафом в 1 минуту.

в) Автомобили находятся в Parc Fermé с момента заезда в Parc Fermé для старта, перегруппировки или окончания Этапа, до момента, когда они его покинут.

г) Автомобили находятся в Parc Fermé с момента въезда в зону контроля. С точки остановки до выезда из зоны, если транспортное средство не в состоянии снова стартовать, его можно, либо буксировать, либо выталкивать за пределы зоны без штрафа с посторонней помощью только под надзором главного маршала.

д) Автомобили находятся в parc ferme с момента достижения конца последнего спецучастка мероприятия (и, по крайней мере, до истечения срока подачи протестов).

е) Кроме случаев финиша – Пункта отсечки времени бивуака, любое нарушение регламента Parc Fermé карается штрафом от 10 часов до снятия с соревнования.

ж) Перед выездом из любых парков или на старте Этапа, если проверяющие техники замечают, что транспортные средство, находится в состоянии, не совместимым с нормальной эксплуатацией, они обязаны незамедлительно информировать Дорожного Клерка, который может потребовать ремонта машины.

В этом случае время в целых минутах, используемое для ремонта, будет считаться количеством минут опоздания, зарегистрированного на дорожном участке. Чтобы не допустить

наверстывания экипажем потерянного времени в результате ремонта, экипажу дается новое время старта. Любой экипаж, прибывающий с опозданием более 30 минут, снимается с Мероприятия.

з) Как только автомобиль припарковали в parc ferme его можно накрыть. Экипажи должны незамедлительно покинуть parc ferme и ни кому из экипажа не будет разрешен повторный вход.

и) В порядке исключения, и под ответственность официального лица, находясь в Parc Fermé на старте, в зоне перегруппировки или конце Этапа экипажу разрешено:

- заменить одну или две проколотые или поврежденные шины с помощью имеющегося бортового оборудования;
- поставить новое лобовое стекло с возможностью сторонней помощи с согласия Дорожного Клерка;
- проверить и (или) отрегулировать давление в своих шинах.

Подобный ремонт должен быть закончен до времени старта, в ином случае последует штраф в виде одной минуты за каждую минуту опоздания.

к) Чтобы убрать свою машину из стартового Parc Fermé, Parc Ferme остановки для регруппинга или конца Этапа, экипажу разрешается войти в Parc Fermé за 15 минут до времени своего старта.

л) Внутри Parc Fermé двигатель можно заводить с помощью внешнего аккумулятора, который может приносить / уносить член команды под надзором официального лица Мероприятия. Ни при каких обстоятельствах такой аккумулятор нельзя брать на борт транспортного средства (за исключением силового кузова машины типа T4).

м) Перед выходом из parc ferme экипажам разрешено передать (чехлы) своему техническому персоналу за ограждением parc ferme.

41. Административные и технические проверки.

41.1. Соответственно расписанию мероприятия все экипажи, участвующие в мероприятии, должны явиться на административные проверки в полном составе команд. Организаторы имеют право изменить систему проверок, после согласования с ФИА. Стюардами могут налагаться финансовые штрафы за опоздание на предварительные технические проверки, проводимые соответственно временному расписанию организаторов.

Команда с их официальным представителем должна представить автомобиль/и и все необходимые документы на технических проверках.

Если технические проверки сопровождаются *parc ferme*, член команды имеет право отвезти автомобиль/и в парк. Под ответственностью команды соблюдение времен отметок (чек-ин), если таковые имеются.

Любой экипаж, явившийся в зону технических проверок и/или административных проверок вне временных рамок установленных регламентом, не будет допущен к старту. Кроме случаев форс-мажора, признанных таковыми стюардами.

41.2. Административные проверки состоят из проверок перечня документов, указанных в регламенте:

- лицензии участника/ водителя;
- водительские права;
- свидетельство собственности;
- разнообразные разрешения, и т.п.;
- технический паспорт ФИА (только в кубке Мира).

41.3. Только те экипажи, которые прошли административные проверки, могут предстать, вместе со своими автомобилями, оснащенными раллийными табличками и номерами, для технических проверок. Тех. проверки носят общий характер: марка и модель

автомобиля, видимое соответствие заявленной группе, соответствие предметов безопасности, соответствие автомобиля Дорожному кодексу. Если после технических проверок автомобиль оказался несоответствующим техническим критериям и/или критериям безопасности стюарды могут назначить конечный срок, к которому все несоответствия должны быть устранены.

41.4. Если автомобиль не будет соответствовать регламенту безопасности ФИА и текущим предписаниям ему будет отказано в старте.

41.5. В соответствии со статьей 145 Кодекса могут проводиться дополнительные проверки членов экипажа и автомобиля в любое время на протяжении мероприятия. Проверки должны быть организованы таким образом, чтобы они не подвергали наказанию участника.

На всем протяжении мероприятия участник несет ответственность за техническое соответствие своего автомобиля. Сам факт предоставления автомобиля для технических проверок считается безоговорочным заявлением соответствия.

41.6. Если требуется новая идентификационная маркировка, то экипаж отвечает за то, чтобы она была защищена до конца Мероприятия. При отсутствии маркировки транспортное средство снимается с соревнования. Заинтересованные участники должны уведомляться в письменном виде.

41.7. На усмотрение стюардов или по решению дорожного клерка после подачи протеста могут производиться исчерпывающие технические проверки автомобилей вплоть до демонтажа автомобиля для экипажей, идущих на первых местах в генеральном зачете и в каждой группе и категории (и также возможно для всех других автомобилей).

Организатор должен обеспечить достаточный запас времени в конце мероприятия для проведения детальных технических проверок.

42. Протесты – апелляции.

42.1. Все протесты должны подаваться в соответствии с положениями Кодекса. Их надо оформлять в письменном виде и передавать Дорожному Клерку вместе с протестным взносом (500 €), который не возвращается, если протест считается необоснованным. Сумма взноса оговаривается в регламенте.

42.2. Истец должен заплатить дополнительный депозит, с фиксированной ФИА суммой, в случае если протест требует разборки и повторной сборки различных деталей автомобиля.

42.3. Если протест необоснован, то понесенные расходы за работу и транспортировку автомобиля оплачивает истец. В случае если протест обоснован расходы оплачивает участник, против которого выдвинули протест.

42.4. Если претензия необоснованна, и если расходы, понесенные от протеста (проверки, транспортировка и пр.) оказываются выше суммы депозита, разница покрывается за счет заявителя. И наоборот, если расходы меньше, разница ему возвращается.

42.5. Участники могут подавать апелляцию против принятых решений, в соответствии с положениями Раздела XIII Кодекса.

Сумма национальной и международной апелляции (6000 €) должна быть указана в регламенте.

43. Классификация

Дорожный клерк несет ответственность за хронометраж.

43.1. Штрафы выражаются в часах, минутах и секундах. Для машин T4 идет отдельная классификация. Окончательные результаты определяются путем сложения времени, полученного на спецучастках, и штрафов (понесенных во время дорожных участков и других наказаний, выраженных во времени). Экипаж, добившийся минимального суммарного показателя времени,

провозглашается победителем в генеральной классификации, следующий по времени – вторым, и так далее. Классификации по группам и классу оформляются таким же образом.

43.2. В случае одновременного финиша на любом мероприятии, кроме Баха, победителем объявляется экипаж, показавший лучшее время на последнем спецучастке. Если этого не достаточно для определения победителя, должно учитываться время предыдущих спецучастков, за исключением этапов и супер спешл без Спецучастков - в этом случае одновременный финиш определяется согласно порядку стартовых номеров последнего спецучастка. Данное правило может применяться в любое время на протяжении Мероприятия.

Для Баха: одновременные финиши будут определяться таким же образом, как и для кросс-кантри, согласно временам спецучастков, а потом по порядку старта.

43.3. Частичная официальная классификация по этапу будет публиковаться соответственно регламенту мероприятия.

43.4. Официальный зачет мероприятия будет публиковаться на официальной доске объявлений самое позднее через 12 часов после финиша первого автомобиля.

44. Штрафы

Штрафы, включая фиксированные штрафы, описанные в регламенте должны быть внесены в дополнительную таблицу, похожую на ту, которая представлена в этих предписаниях. Любое несоблюдение правил в тексте этого регламента, за которое не назначен штраф, будет записано и донесено дорожному клерку, после чего стюарды решат какое наказание применить.

Полученные штрафы применяются к классификации Этапа и общей классификации мероприятия.

Спортивные штрафы применяются ко времени спецучастков, а другие штрафы – к общей классификации.

Все штрафы должны быть добавлены, применены и опубликованы в тот же день.

Штрафы.

Нарушения, сделанные организаторами кросс-кантри ралли, повлекут следующие штрафы:

- Несоблюдение регламента: 3 500 евро за первое нарушение,

7 500 евро – за второе нарушение,

15 500 евро - за любое нарушение, начиная с третьего.

Список не полный – обратитесь к регламенту

| Штрафы | Статья № | Отказ в старте | Штраф времени | Пеня | Штраф Стюарда | Недопущение |
|--|-----------------|-----------------------|-------------------------|---|----------------------|--------------------|
| Нарушение (зона контроля скорости) | 3.16 | | | | | Вплоть до X |
| Несоответствие официальному маршруту | 3.24б | | 100 ч | | | Вплоть до X |
| Опережение или опоздание | 3.32б | | 1 мин за 1мин опоздания | | | |
| Превышение максимально-допустимого времени | 3.34 | | | | | Вплоть до X |
| Отсутствие или неправильное размещение номера или раллийной таблички | 15.5 | | | 10% стартового взноса (20% если 2 или более таблички) | | |
| Отсутствие имен экипажа, плюс флагов их стран | 15.6 | | | 10% стартового взноса | | |
| Повреждение идентификационного браслета | 15.7 | | | 10% стартового взноса | | |

| Штрафы | Статья № | Отказ в старте | Штраф времени | Пеня | Штраф Стюарда | Недопущение |
|---|----------|----------------|---|--|---------------|---|
| Отсутствие или неправильное закрепления рекламы | 16.6 | | | 1 нарушение 10% старт. Взноса, 100 % повторное нарушение | | |
| Опоздание на старт этапа | 19.8 | X > 30 мин | 1 мин за каждую мин опоздания | | | X > 30 мин опоздания |
| Несоответствие навигации или дорожной книги статьям 20.1, 20.2, 20.3, 20.4, 20.5, 20.6. | 20.7 | Вплоть до X | | | | Вплоть до X |
| Официальный маршрут – отсутствие подтверждения WPT, DZ или FZ | 21.3 | | Минимум 2 ч (= пропущенная PC) | | | |
| Разблокировка GPS – аварийный код 5555 | 24.1 | | | | | X |
| Разблокировка GPS – код WPM | 24.2 | | 10 ч за использование | | | Вплоть до X > 2 использований за мероприятие |
| Вход в зону контроля – запрет +90 м (радиус) | 25.1 | | Минимум 2 ч (= пропущенная PC) | | | |
| Невозможно прочесть GPS или любая попытка жульничества | 26.3 | | | | | Вплоть до X |
| Перевозка транспортного средства, преднамеренное препятствие движению транспорта | 27.1г | | | | | X |
| Пульсирующий сигнал – превышение скорости | 27.3б | | 1<=3 мин x кол-во сигналов <= 15 км/ч 16<=10 мин x кол-во сигналов <= 40 км/ч <40 км/ч: 1й сигнал 30 мин, 2й сигнал 1 час | 1<= 50 евро x кол-во сигналов <= 15 км/ч 16<=100 евро x кол-во сигналов <= 40 км/ч <40 км/ч: 1й сигнал 500 евро, 2й сигнал 1000 евро | X | < 40 км/ч, 3й успешный сигнал пульс, исключение по решению стюардов |

| Штрафы | Статья № | Отказ в старте | Штраф времени | Пеня | Штраф Стюарда | Недопущение |
|--|----------|-------------------------------|--|--------------------------------|---|---|
| Система «сигнал авто к авто» не работает по вине экипажа | 28.16 | | 1 час: участники среди первой 20-ки в общем зачете, первой 10-ки общего зачета грузовиков и/или ранжированные водители. | 300 евро для других участников | X на спецучастке, несколько предупреждений и не предоставление возможности обогнать | |
| Помощь в случае аварии – несоблюдение правил | 28.2-3 | | | | X | |
| Нарушения, связанные с использованием радио, телефона и GSM систем | 28.3 | | | | | Вплоть до X |
| Замена двигателя | 31 | | 6 часов | | | |
| Изменения или поправки к карте времени без письменного согласия контролера | 33.2 | | | | | X |
| Отсутствие печати или не передача карты времени на пункте контроля | 33.4 | | | | | Вплоть до X |
| Потеря карты времени | 33.5 | | 5 минут | | | |
| Не возвращение карты времени (по прибытии в бивуак после схода) | 33.6 | | 5 часов | | | |
| Въезд или выезд из зоны контроля в направлении противоположном указанному в маршруте, или повторный въезд в зону контроля, после отметки | 34.3 | | 1е нарушение: 10 мин, 1й повтор нарушения: 1 час | | | 2й повтор нарушения: исключение или фиксированный штраф |
| Не соблюдение инструкций маршала | 34.6 | | | | | Вплоть до X |
| Зона контроля: толкание или буксировка участником в гонке | 34.7 | Стартовая зона этапа или S.S. | РС зона: 5 мин, Зона контроля времени: 15 мин для кросс-кантри и 30 мин для марафона | | | |

| Штрафы | Статья № | Отказ в старте | Штраф времени | Пеня | Штраф Стюарда | Недопущение |
|--|----------|---|--|------|---------------|-------------|
| Т.С. - Разница между целевым временем прибытия и действительным временем прибытия | 35.8 | | 1 мин за одну целую или дробную часть минуты | | | |
| Спецучасток – не соблюдение правил приложения L, параграфа 3 | 37.1 | X когда нарушение установлено на старте | | | | X |
| Езда в направлении противоположном направлению S.S. | 37.2 | | | | | Вплоть до X |
| S.S. - Неспособность стартовать в течение 20 сек после стартового сигнала | 37.3 | | 2 мин | | | |
| Фальстарт | 37.5 | | Минимум одна минута или увеличенное время | | X | |
| Прибытие на спецучасток – 1) остановка между желтым предупредительным знаком и знаком СТОП 2) участник не остановился на точке СТОП | 37.6г | | 1) 15 мин 2) 1 час | | | |
| Экипаж отказывается стартовать на спецучастке | 37.9 | | 15 мин | | | |
| Буксировка или толкание другим участником в parc ferme | 40б | | 1 мин | | | |
| Нарушение правил parc ferme | 40е | | 10 часов минимум | | | Вплоть до X |
| Опоздание более чем на 30 мин после выезда из любого парка или на старт этапа | 40ж | | | | | X |
| Parc ferme – незаконченный санкционированный ремонт перед временем старта | 40и | | 1 мин за каждую минуту опоздания | | | |
| Опоздание на предварительные тех. проверки | 41.1 | X | | | X | |

45. Призы

Сумма и распределение призов в свободном порядке, но они должны быть упомянуты в случае заявления о визе для сопроводительного регламента. В каждом мероприятии предусмотрен, как минимум, один приз для первого классифицированного водителя в каждой группе.

Приложение

Связь/ Логотипы

В мероприятиях кубка мира логотип, приведенный ниже, должен присутствовать на стартовом и финишном подиуме, на флагах и официальных документах.



В международных мероприятиях кубка баха логотип, приведенный ниже, должен присутствовать на стартовом и финишном подиуме, на флагах и официальных документах.



Вэб-сайт мероприятия

Организаторы должны сделать доступным вэб-сайт, посвященный их мероприятию.

Название сайта организаторов будет включать название мероприятия.

Вся информация, опубликованная на вэб-сайте, должна быть датирована.

Приложение 2 – специальные условия для автомобилей группы T2.

В автомобилях этой категории следующие части:

- коробка передач
- раздаточная коробка
- передняя ось
- задняя ось

Не должны быть заменены или демонтированы, и моторный блок / нижняя сборная обшивка не должны быть отделены.

Участник должен предоставить отверстия минимальным диаметром 1,5 мм для пропуска пломбировочных проводов, чтобы предотвратить:

1. Замену целых частей
2. Демонтаж с целью ремонта этих частей (просверленные отверстия в кронштейнах на корпусе, головки шурупов на главном и вспомогательном корпусе, и т.п.)

Эти отверстия должны быть легкодоступны для тех. проверяющих, чтобы они могли без проблем опломбировать детали.

Если участник предоставляет свой автомобиль для тех. проверок без этих отверстий для пломбировки соответственно регламенту, ему не будет разрешено заявиться в эту категорию. Вся защита дна кузова должна быть снята перед тех. проверкой для облегчения доступа.

Части, которые невозможно заменить и/или отремонтировать:

- вся передняя и задняя ось (картер, передняя часть моста, неразъемный картер ведущего моста, все внутренние механические части, и т.п.), кроме полуоси и карданного шарнира.
- цельная коробка передач (главный и вспомогательный корпус, все внутренние механические части и т.п.).

- цельная раздаточная коробка (главный и вспомогательный корпус, все внутренние механические части и т.п.).
- цельный блок двигателя со стержнями и нижним моторным корпусом
- пустая крышка цилиндра

Только следующее может быть отделено (при условии, что это не требует снятия пломб) чтобы произвести ремонт:

- головка и блок цилиндра (для сальника крышки цилиндра и клапанов)
- блок и корпус муфты (для цельной муфты).

Отсутствие, нотифицированное или нет, идентификационных знаков касательно опломбированных частей повлечет исключение автомобиля из группы Т2.

Однако, по решению стюардов, участник может продолжить гонку в группе Т1.

Чтобы не быть оштрафованным за возможное отсутствие пломб, участник может потребовать от тех. проверяющих добавить пломбы в тех местах, которые он считает уязвимыми.