



# ПРАВИЛА

## организации и проведения соревнований по трофи-рейдам

### ОГЛАВЛЕНИЕ

СТАТЬЯ 1. ТЕРМИНОЛОГИЯ	1
СТАТЬЯ 2. ТРЕБОВАНИЯ К ДОПОЛНИТЕЛЬНОМУ РЕГЛАМЕНТУ	4
СТАТЬЯ 3. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА	5
СТАТЬЯ 4. ЗАЯВИТЕЛИ. ЭКИПАЖИ	6
СТАТЬЯ 5. ЗАЯВКИ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ	6
СТАТЬЯ 6. ИДЕНТИФИКАЦИЯ. РЕКЛАМА	7
СТАТЬЯ 7. МЕДИЦИНСКИЙ ДОПУСК И СТРАХОВАНИЕ	9
СТАТЬЯ 8. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКЦИИ	9
СТАТЬЯ 9. ДОРОЖНАЯ КНИГА	10
СТАТЬЯ 10. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ	11
СТАТЬЯ 11. ПОМОЩЬ	11
СТАТЬЯ 12. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА (КАРНЕТ)	12
СТАТЬЯ 13. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УЧАСТКИ (СУ)	12
СТАТЬЯ 14. СТАРТ И ФИНИШ	13
СТАТЬЯ 15. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ	14
СТАТЬЯ 16. СХОДЫ. ЭВАКУАЦИЯ	15
СТАТЬЯ 17. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК (ЗП)	16
СТАТЬЯ 18. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ	16
СТАТЬЯ 19. ПЕНАЛИЗАЦИЯ	17
СТАТЬЯ 20. ПРОТЕСТЫ. АПЕЛЛЯЦИИ	17
СТАТЬЯ 21. ЭКОЛОГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ	17
СТАТЬЯ 22. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ	19
ПРИЛОЖЕНИЕ №1. ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИЙ	20
ПРИЛОЖЕНИЕ №2. СТАНДАРТНЫЕ ЗНАКИ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ	22

### СТАТЬЯ 1. ТЕРМИНОЛОГИЯ

- 1.1. **Трофи-рейд** – соревнование на транспортных средствах (далее – ТС) и мотовездеходах с посадкой «бок-о-бок» (SSV), проходящее по тяжелому бездорожью максимально исключаящее использование дорог общего пользования и включающее в себя один или несколько Специальных Участков (СУ), организуемых преимущественно на бездорожье. Продолжительность соревнования, не превышает 150 часов, протяженность дистанции не превышает 500 км, а общая протяженность СУ для каждой зачетной категории отдельно не превышает 150 км.
- 1.2. **Трофи-марафон** – трофи-рейд, продолжительность которого превышает 150 часов, протяженность дистанции превышает 500 км, а общая протяженность СУ для каждой зачетной категории отдельно превышает 150 км.

1.3. **Брифинг** – любой инструктаж участников об особенностях данного соревнования, проводимый в обозначенное время и в обозначенном месте. Проводится Руководителем гонки или уполномоченным им официальным лицом соревнования. Обязательно присутствие на Брифинге не менее одного члена каждого экипажа. Отсутствие на брифинге пенализируется в соответствии с Приложением №1. Факт явки на брифинг должен фиксироваться официальным лицом соревнования.

1.4. **Бюллетень** – официальное письменное сообщение, которое является неотъемлемой частью Дополнительного (Частного) регламента и предназначено для публикации изменений, пояснений и дополнений к последнему.

Бюллетени должны быть пронумерованы и датированы. Бюллетени выпускаются и подписываются:

- Организатором – до начала Административных проверок;
- КСК – в течение всего соревнования.

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

1.5. **Время проведения трофи-рейда** – любой трофи-рейд начинается с Административных проверок и/или Входной технической инспекции (включая проверки запасных узлов и агрегатов ТС, если Организатор сочтет это нужным), и заканчивается самым поздним из следующих моментов:

- окончание сроков подачи протестов или апелляций, либо завершение их рассмотрения;
- окончание Заключительной технической инспекции после соревнования;
- окончательное утверждение результатов.

1.6. **Отвешивание ТС** - технический прием позволяющий сместить центр тяжести ТС за счет действий Второго (реже Первого пилота):

- для исключения опрокидывания при движении по рельефу;
- для загрузки передней или задней оси ТС при движении по болоту.

1.7. **Дополнительный Специальный Участок (ДСУ)** – короткий зрелищный СУ, проводящийся для привлечения зрителей и являющийся неотъемлемой частью трофи-рейда. Правила для всех ДСУ, входящих в программу соревнования, определяются Дополнительным (Частным) Регламентом соревнования.

1.8. **Дорожная книга** – документ, который определяет особенности прохождения на маршруте движения экипажей по СУ. Порядок выдачи Дорожной книги оговаривается Дополнительным (Частным) Регламентом.

1.9. **Дорожная секция** – часть СУ с Нормой Времени между двумя последовательными пунктами Контроля Времени. Скорость на Дорожной секции не является основным фактором, определяющим классификацию.

1.10. **Закрытый Парк (ЗП)** – зона с ограниченным доступом и специальным режимом, находящаяся под контролем Организатора и официальных лиц, предусмотренная регламентом соревнования, куда Заявитель обязан привести своё ТС (свои ТС) в соответствии с этим регламентом.

Режим ЗП означает запрещение:

- производить любые работы с ТС - проверки, подготовки или приведение в рабочее состояние; за исключением случаев, когда это разрешено официальными лицами соревнования, имеющими соответствующие полномочия;
- курить и пользоваться открытым огнем, включая «электронные сигареты» и иные средства нагрева/испарения любого вида и типа;
- осуществлять визуальное считывание, запрос или скачивание любых данных любыми средствами передачи информации; за исключением случаев, когда это разрешено официальными лицами соревнования, имеющими соответствующие полномочия;
- добавлять, изымать или осматривать на ТС или внутри него какие-либо узлы, детали, элементы, в том числе производить заправку ТС топливом;
- прикасаться к ТС других Заявителей;
- пытаться запустить двигатель толканием/буксировкой автомобиля, если только это прямо не разрешено регламентацией соревнования;

- применять буксирование в иных целях.

Закрытый парк обязателен для всех соревнований, на которых предусмотрены технические проверки.

- 1.11. **Изначально назначенное время старта** – время старта, назначенное экипажу в стартовом протоколе.
- 1.12. **Контрольная Карта (карнет)** – форма, выдаваемая Организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов во время соревнования.
- 1.13. **КСК** – Коллегия спортивных комиссаров. Официальные лица соревнования, наделенные высшей спортивной властью, направленной на соблюдение спортивного кодекса РАФ и иной спортивной регламентации.
- 1.14. **Лагерь соревнования (или Базовый Лагерь)** – зона, предусмотренная Организатором, для отдыха экипажей. В лагере разрешается производить любые ремонтные работы силами экипажа и других экипажей, участвующих в соревновании. Сервис в лагере определяется Частным Регламентом соревнования.
- 1.15. **Норматив** – установленное Организатором и указанное в маршрутных документах максимальное время на преодоление экипажами отдельного СУ.
- 1.16. **Нейтрализация** – время, на которое Организатор может остановить участвующие в трофи-рейде экипажи. Данное время не входит в результат.
- 1.17. **Норма времени** – время (в часах и минутах) отведенное Организатором на прохождение каждой Дорожной секции, точное соблюдение которого является обязательным для всех экипажей
- 1.18. **Официальный маршрут соревнования** – маршрут, описанный в Дорожной книге.
- 1.19. **Заявитель** – физическое или юридическое лицо, имеющее действующую на момент соревнования Лицензию Заявителя РАФ
- 1.20. **Представитель Заявителя** – указанное в заявке физическое лицо с правом представления интересов Заявителя во время проведения соревнования.
- 1.21. **Разведка местности** – нахождение Первого или Второго Пилота на любом виде транспорта или пешком в зоне официально опубликованного квадрата соревнования, за исключением территории базового лагеря и подъезда к нему, с момента введения запрета на разведку местности и до окончания соревнования, кроме времени нахождения на СУ.
- 1.22. **Регруппинг** – перерыв, запланированный Организатором для перегруппировки участвующих в соревновании экипажей и обозначенный в расписании. Время такого перерыва для различных экипажей может быть разным.
- 1.23. **Ремонтные работы (ремонт)** – исправление повреждений, замена элементов, деталей и агрегатов, а также любые регулировочные, смазочные, диагностические, заправочные работы и техническое обслуживание, проводимые силами экипажа с использованием материалов и инструментов, находящихся на борту не финишировавших на данном СУ/ДС ТС. Возможно привлечение к ремонту членов других, не финишировавших на данном СУ/ДС экипажей.
- 1.24. **Сервис** – любая помощь в ремонтных работах, оказанная любыми лицами, кроме членов не финишировавших на данном СУ/ДС экипажей, включая использование или получение экипажем любых материалов (твердых или жидких), запасных частей, инструментов или оборудования, не транспортируемых на борту соревнующихся ТС. А также любая посторонняя помощь (использование физической силы, буксировка, использование чужой лебедки и т.д.). Не является сервисом получение/передача информации, воды, пищи, медикаментов.
- 1.25. **Специальный Участок (СУ)** – часть соревнования по преодолению различных видов бездорожья, с элементами ориентирования или без них.
- 1.25.1. **Створ** – прямая линия между двумя знаками, однозначно идентифицируемыми на местности (флаги, знаки, вешки и пр.) с обязательным указанием координат GPS обоих знаков в дорожной книге.
- 1.26. **Линейный СУ** – СУ, на котором Экипажи обязаны строго соблюдать заданный маршрут и коридор (обязательный порядок прохождения судейских пунктов КП, и/или контрольных пунктов, соблюдение маршрута и коридора). Элементы ориентирования на таких СУ должны быть минимизированы или отсутствовать.
- 1.27. **Навигационный СУ** – СУ, на котором экипажи самостоятельно определяют маршрут движения в пределах границ Официального маршрута, где могут располагаться судейские пункты КП и контрольные пункты.
- 1.28. **Кольцевой СУ** – СУ, официальный маршрут которого представляет из себя кольцо, на котором экипажи обязаны строго соблюдать требования Дорожной книги и коридор прохождения. СУ может иметь

дополнительные судейские КП, но не должна иметь контрольных пунктов подразумевающих фото или иной другой вид самостоятельной фиксации взятия.

1.29. **Финиш** – временем финиша является момент пересечения линии финиша любой неотъемлемой частью ТС.

1.30. **Экипаж** – экипаж ТС в трофи-рейде состоит из двух человек, регистрируемых как Первый и Второй Пилот.

Первый Пилот – это член экипажа, непосредственно осуществляющий управление спортивным ТС во время соревнования.

Второй Пилот - это член экипажа, который следит за маршрутом по навигационным приборам, карте, дорожной книге, стенограмме и т.д. для того, чтобы давать Первому Пилоту необходимые инструкции во время движения по маршруту. К его обязанностям также относятся: соблюдение установленных нормативов по времени и по скорости, общение с судьями.

Оба члена Экипажа имеют право управлять ТС в течение соревнования, каждый должен иметь Лицензию Пилота ФИА, РАФ или иной НАФ, действующую в текущем году и обладать документами, дающими право на управление ТС в течение соревнования.

В многоэтапных соревнованиях зачеты для Первых и Вторых Пилотов ведутся раздельно.

Во время следования соревнующегося ТС по маршруту соревнования запрещается нахождение на его борту кого-либо, кроме членов Экипажа, за исключением случаев транспортировки пострадавших к месту оказания им помощи.

За нарушение правил, установленных данным пунктом, Экипаж может быть исключен из соревнования.

1.31. **Эвакуация ТС** - перемещение ТС с маршрута СУ с посторонней помощью. Любое перемещение ТС с посторонней помощью с момента Старта до окончания норматива СУ считается эвакуацией.

1.32. **Экипаж на борту** – члены экипажа находятся в ТС с включенными фарами, на своих местах, пристегнутые и затянутые ремнями безопасности, в застегнутых шлемах.

## **СТАТЬЯ 2. ТРЕБОВАНИЯ К ДОПОЛНИТЕЛЬНОМУ РЕГЛАМЕНТУ**

2.1. Частные Регламенты должны составляться и публиковаться в полном соответствии со всеми требованиями к ним, указанными в Спортивном Кодексе РАФ (СК РАФ), в настоящих Правилах и в Регламентах всероссийских соревнований.

2.2. Регламент этапа всероссийского и межрегионального спортивного соревнования предоставляется в РАФ в печатном виде, подписанный Председателем Комитета по Трофи-рейдам. Проект Регламента для согласования в Комитете по трофи-рейдам может предоставляться в виде электронной копии.

2.3. Срок предоставления проекта регламента в Комитет по трофи-рейдам – не позднее, чем за 6 недель до основной даты старта соревнования.

2.4. Срок утверждения проекта регламента (кроме Регламента этапа всероссийского соревнования) Комитетом по трофи-рейдам – не позднее, чем за 1 неделю до основной даты старта соревнования.

2.5. Дополнительный (Частный) Регламент разрабатывается Организатором путем дополнения Стандартного Регламента соревнования по трофи-рейдам следующей информацией:

- номер и дата официального согласования Комитетом по трофи-рейдам (если требуется согласование);
- полное название, статус соревнования и даты проведения;
- наименование и реквизиты Организатора, адрес и контактные телефоны Секретариата;
- список членов Оргкомитета с указанием их должностей;
- фотографии Руководителя гонки, офицера по связи с участниками;
- программа Соревнования;
- официальное время соревнования;
- количество и типы СУ, ДСУ, ДС;
- режим работы судейских пунктов;
- необходимость наличия прибора GPS/Глонасс или иного навигационного оборудования;
- протяженность СУ, ДСУ, ДС и общая протяженность маршрута соревнования;
- особенности классификации;

- время и место публикации результатов (предварительных и официальных), адреса интернет-площадок организатора.
- особенности размещения и обозначения судейских пунктов, коридора, створов и т.п.;
- виды и условия зачета (личный);
- зачетные группы, в соответствии с кодами ВРВС;
- условия и сроки подачи заявок;
- стартовые взносы и реквизиты для их перечисления;
- ограничение числа допускаемых ТС (если есть);
- описание страхового покрытия;
- допускаемые транспортные средства;
- порядок старта, межстартовый интервал;
- расположение Зон Сервиса, если таковые предусмотрены;
- дополнительные санкции;
- категории и группы, подлежащие награждению;
- размер взноса при подаче протеста;
- другие дополнения в соответствии с требованиями Правил проведения соревнований по трофи-рейдам.

2.6. В Дополнительный (Частный) Регламент Организатором должен быть включен список Официальных лиц с указанием номеров их лицензий РАФ:

- Председатель коллегии спортивных комиссаров
- Спортивный комиссар
- Руководитель гонки (Главный судья)
- Главный секретарь
- Технический комиссар
- Офицер по связи с участниками
- Комиссар по безопасности
- Комиссар по маршруту
- Руководитель маршалов
- Главный врач соревнования

2.7. Любые изменения или дополнения Дополнительного (Частного) Регламента должны быть опубликованы в Бюллетене.

2.8. Дополнительным (Частным) Регламентом могут предусматриваться различные штрафы и наказания за нарушения неспортивного характера (например: нарушение экологических норм и т.п.) по представлению КСК.

### **СТАТЬЯ 3.ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА**

3.1. Транспортные средства, принимающие участие в соревнованиях по трофи-рейдам, подразделяются на категории в соответствии с КиТТ:

- Категория ТРС
- Категория ТР1 (Код ВРВС 1660811811Л)
- Категория ТР2 (Код ВРВС 1660821811Л)
- Категория ТР3 (Код ВРВС 1660831811Л)
- Категория «Абсолютный» (Код ВРВС 1661041811Л)
- Категория «Абсолютный-Н»

3.2. Зачетные категории формируются из категорий указанных в п. 3.1.

- 3.3. Категории «Абсолютный» и «Абсолютный-Н» объединяются в категорию «Абсолютный» при подведении итогов.
- 3.4. Все случаи несоответствия заявленного ТС указанной в Заявке категории рассматриваются до начала соревнования по представлению Технической Комиссии КСК, которая имеет право перевести данный ТС в другую Зачетную категорию, указанную в Дополнительном (Частном) Регламенте или не допустить к соревнованию.
- 3.5. Подготовка ТС ведётся в соответствии с техническими требованиями к ТС для трофи-рейдов, изложенными в Приложении 19 к КиТТ.

#### **СТАТЬЯ 4. ЗАЯВИТЕЛИ. ЭКИПАЖИ**

- 4.1. К участию в соревнованиях по трофи-рейдам допускаются юридические или физические лица, имеющие действующую на момент проведения соревнования Лицензию Заявителя РАФ, и заявляющие первого и второго пилота, объединяемых для участия в соревновании в экипаж. Каждый пилот должен обладать лицензией пилота РАФ (Д или Е), действующей на момент проведения соревнования. Зачеты для первых и вторых пилотов ведутся отдельно. Итоги многоэтапного соревнования формируются отдельно для первых и вторых пилотов.
- 4.2. Заявитель несет солидарную ответственность за действия, как членов экипажа, так и всех лиц, обеспечивающих их участие в соревнованиях.
- 4.3. Все члены экипажа, имеющие водительское удостоверение, имеют право управлять ТС в ходе соревнования. Все члены экипажа должны быть старше 18 лет или иметь действующее разрешение Совета РАФ по спорту.
- 4.4. Если один член экипажа выбывает из соревнований и/или если на борт ТС принимается третье лицо (за исключением тех случаев, когда происходит транспортировка раненого или пострадавшего, других форс-мажорных случаев, подтвержденных официальными документами), то экипаж может быть подвергнут пенализации решением КСК.
- 4.5. Любой обман, некорректное или неспортивное поведение, совершенное Заявителем или членом экипажа будет рассматриваться КСК. Наказанием за вышеперечисленные действия может стать любое наказание в соответствии с СК РАФ, вплоть до исключения из соревнования.

#### **СТАТЬЯ 5. ЗАЯВКИ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ**

- 5.1. Любое лицо, обладающее действующей на момент проведения соревнования Лицензией Заявителя и желающее принять участие в соревнованиях должно отослать в Секретариат соревнования заполненную должным образом Заявку на участие, сопровождаемую заявочным взносом.
- 5.2. Организатор обязан опубликовать заявочную форму в сети Интернет одновременно с объявлением о начале приема заявок или иным образом обеспечить получение заявочной формы участниками, желающими принять участие в трофи-рейде. Допускается использование Стандартной заявочной формы.
- 5.3. Заявка является договором между Заявителем и Организатором. Заявка обязывает Заявителя принять участие в соревновании, а Организатора – выполнить по отношению к Заявителю все положения Спортивного Кодекса РАФ, настоящих Правил и Дополнительного (Частного) регламента соревнования.
- 5.4. Фактом подписания заявочной формы Заявитель и все члены экипажа подпадают под спортивную юрисдикцию РАФ и обязуются соблюдать положения СК РАФ, настоящих Правил, Регламентов и Дополнительного (Частного) регламента соревнования.
- 5.5. Организатор не несет ответственности за ущерб и повреждения, причиненные участникам соревнования и их имуществу. Все экипажи принимают участие в соревновании по собственной воле и на свой собственный риск. Своей подписью на заявочной форме Заявитель и экипаж отказываются от каких-либо прав на компенсацию расходов, которые могут возникнуть в результате происшествия во время соревнования. Этот отказ (от каких-либо прав на компенсацию расходов) относится к РАФ, Организатору, официальным лицам и другим участникам соревнования.
- 5.6. Заявка может быть передана Заявителем Организатору по факсу или электронной почте. Организатор обязан опубликовать в Дополнительном (Частном) Регламенте номер факса и/или адрес электронной почты, по которым могут быть направлены заявки. Если заявочная форма была передана по факсу или электронной почте, то оригинал заявочной формы должен быть представлен организатору во время

Административных проверок, при этом датой подачи заявки считается дата отправки заявочной Формы по факсу или по электронной почте, а фактом принятия заявки считается ответ Организатора, в любой форме, кроме устной. В случаях, не противоречащих СК РАФ, Организатор имеет право не принять поданную заявку, сообщив об этом участнику не позднее дня окончания срока подачи заявок, в этом случае, заявочный взнос, если он уже был уплачен, должен быть возвращен заявителю в полном объеме.

- 5.7. Предварительная заявка должна содержать следующие сведения:
- фамилия, имя, гражданство, дату рождения, номер Лицензии Пилота и Заявителя, корректный адрес для сообщений, корректный контактный телефон для каждого члена экипажа и Заявителя;
  - информацию о спортивном ТС (марка, модель, группа подготовки и иную, указанную в форме заявки для заполнения);
  - информацию о наименовании, статусе и дате соревнования;
  - информацию о спортивной дисциплине.
- 5.8. Окончательная Заявка (оригинал, стандартная форма) должна поступить к Организатору не позднее Административной проверки.
- 5.9. Заявка на участие в соревновании должна сопровождаться оплатой минимум 50% заявочного взноса, если иное не оговорено Организатором.
- Заявки, не сопровождаемые заявочным взносом, а также содержащие недостоверную информацию, считаются принятыми условно и могут быть отклонены Организатором в любое время до начала соревнования.
- 5.10. Разрешается заменять 2-го пилота только до завершения Административных проверок. Такая замена оформляется в письменном виде и становится неотъемлемой частью Заявки. Замена двух членов экипажа, а также замена 1-го пилота может производиться в те же сроки только с разрешения Организатора. Такое разрешение оформляется в письменном виде и становится неотъемлемой частью Заявки.
- 5.11. Предварительный список заявленных экипажей должен быть опубликован на интернет ресурсах Организатора, указанных в частном (Дополнительном) регламенте, не позднее, чем за 5 дней до начала соревнования.
- 5.12. Размер базового заявочного взноса этапа всероссийского соревнования устанавливается РАФ.
- 5.13. Заявочные взносы возвращаются полностью:
- кандидатам, у которых не была принята заявка на участие в соревнованиях;
  - в случае если соревнование не состоялось по любым причинам или перенесено более чем на 24 часа.
- 5.14. Участник, который не смог участвовать в соревновании по причине официально подтвержденного форс-мажора, имеет право на возврат 50% уплаченного им заявочного взноса за каждый не участвующий экипаж.
- 5.15. Возврат заявочных взносов производится в течение 1-го месяца со дня окончания соревнования.
- 5.16. Организатор имеет право предусмотреть в Дополнительном (Частном) регламенте дополнительные взносы (обязательные и необязательные) за ТС сервиса, транспортировку, питание, бронирование гостиницы, возвратные экологические взносы и т. д. Информация об обязательных дополнительных взносах должна быть доведена до сведения предполагаемых участников до начала приема заявок. Введение обязательных дополнительных взносов, не опубликованных до начала приема заявок не допускается. Заявитель вправе отказаться от внесения необязательных дополнительных взносов.
- 5.17. Пилот (как первый, так и второй) может быть заявлен только в одном экипаже на данном соревновании. Пилот (как первый, так и второй) может быть заявлен к участию в данном соревновании только с одним ТС.
- 5.18. Замена ТС, указанного в заявке в ходе соревнования, безусловно запрещена после прохождения АП.

## **СТАТЬЯ 6. ИДЕНТИФИКАЦИЯ. РЕКЛАМА**

- 6.1. Организатор предоставляет каждому экипажу для ТС эмблему соревнования и стартовые номера.
- 6.2. Эмблемы соревнования должны включать в себя статус соревнования, официальное название соревнования, символику РАФ.
- 6.3. Стартовые номера должны быть расположены на передних дверях ТС, а также рекомендуется дублировать на лобовом стекле в верхнем левом углу и на заднем борту ТС.

- 6.3.1. Стартовые номера должны соответствовать требованиям СК РАФ. Цифры, составляющие стартовые номера, должны быть черными в белом прямоугольнике; минимальная высота цифр должна быть 28 см с шириной штриха 5 см; белый фон должен быть, минимум 50 см шириной и 38 см высотой.
- 6.3.2. Рекомендуемый размер цифр дублирующего номера 75x35 мм с шириной штриха не менее 10 мм
- 6.4. Если во время соревнований обнаружится неправильное расположение или отсутствие эмблем соревнования / стартового номера, то: при первом нарушении будет взиматься денежная пенализация в размере 10% от базового заявочного взноса, второй – 50%, третий – исключение из соревнования. Каждое из нарушений должно быть устранено до старта следующего СУ.
- 6.5. Фамилии и имена (псевдонимы) Первого и Второго пилотов и их национальные флаги должны располагаться с обеих сторон ТС на передних крыльях и/или задних боковых стеклах (поверхностях) ТС. За нарушение данного требования взимается денежная пенализация в размере 10% от базового заявочного взноса
- 6.6. *Рекомендуется.* Специальный документ, называемый "Идентификационной Картой", который включает в себя: недавние фотографии, фамилии, имена (псевдонимы) и подписи членов экипажа, гос. номер, марку, Зачетную категорию и стартовый номер ТС, должен быть прикреплен к ТС во время соревнования. Идентификационная Карта располагается в правом нижнем углу лобового стекла или же на кузове, недалеко от правого нижнего угла лобового стекла, или на правом заднем боковом стекле ТС. В случаях, когда размещение Идентификационной Карты в указанных выше местах невозможно из-за конструктивных особенностей ТС или ограничивает обзор – Технический Комиссар совместно с экипажем находит приемлемое для обеих сторон место ее размещения.
- 6.7. Организатор имеет право ввести индивидуальные дополнительные идентификационные знаки (браслеты, бэйджи и т.д.) для членов экипажа. За нарушение идентификации, может быть наложена денежная пенализация в размере до 10% от базового заявочного взноса.
- 6.8. Шасси, блок двигателя и другие агрегаты, и оборудование, могут быть проверены и промаркированы в любой момент соревнования.
- 6.9. Места, зарезервированные Организатором для Обязательной рекламы, находятся:
- на эмблемах соревнования – полоса 9x43 см по нижнему краю эмблемы.
  - на панно со стартовыми номерами - полоса 14x50 см над или под цифрами номера (может быть разделена и расположена сверху и снизу)
  - полоса 10x120 см, расположенная в верхней части лобового стекла. В случаях конструктивной особенности ТС, имеющих ограниченный обзор из-за размещения обязательной рекламы Технический Комиссар совместно с экипажем находит приемлемое для обеих сторон место ее размещения.
- 6.10. Места Необязательной рекламы: два панно размерами 50x52 см резервируются на задних дверях и крыльях ТС. Организатор имеет право разбить данное панно на несколько частей с сохранением общей площади.
- 6.11. Условия отказа Заявителя от размещения Необязательной рекламы определяются Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 6.12. Экипажи несут ответственность за надлежащее размещение рекламы во время соревнования. За отсутствие обязательной рекламы и/или за неправильное ее размещение, будет взиматься денежная пенализация в размере 10% от базового заявочного взноса (1-е нарушение), и денежная пенализация в размере 100% от базового заявочного взноса (за повторное нарушение). Если реклама была утеряна или повреждена, но Организатор не предоставил экипажу дополнительные материалы для ее восстановления, то повторно экипаж не наказывается.
- 6.13. На кузове ТС должны быть предусмотрены наружные гладкие (вертикальные) поверхности (металлические или пластмассовые), прямоугольной формы (с соотношением сторон не менее чем 1:3), позволяющие разместить на них помимо стартовых номеров и эмблем соревнования рекламу, общей площадью не менее чем 52 x 52 см или общей площадью не менее чем 2700 кв. см. Эти поверхности должны быть расположены, как минимум, с обоих бортов ТС. За нарушение данного пункта экипаж может быть пенализован решением КСК вплоть до отказа в старте.
- 6.14. ТС участников могут иметь рекламу собственных спонсоров или командную графическую символику. Ни при каких условиях реклама спонсоров не должна перекрывать места, зарезервированные организаторами для обязательной рекламы. Реклама должна соответствовать законодательству и не противоречить нормам морали и этики. В случае несоблюдения данных правил экипаж может быть не допущен к участию в соревновании. Запрещено иметь на ТС рекламу других соревнований, стартовые номера других соревнований и прочую символику другого соревнования.
- 6.15. Порядок распределения стартовых номеров определяется Дополнительным (Частным) регламентом.



## СТАТЬЯ 7. МЕДИЦИНСКИЙ ДОПУСК И СТРАХОВАНИЕ

- 7.1. Каждый член экипажа обязан предоставить медицинскую справку о допуске к соревнованиям по автомобильному спорту, действующий на период соревнования, выданную медицинским учреждением, имеющим на это право.
- 7.2. Организатору рекомендуется производить за счет заявочных взносов страхование гражданской ответственности участников соревнования перед третьими лицами на время проведения соревнования. Это страхование должно действовать как на дорожных сетях, так и на специальных участках, однако ответственность за ущерб, причиненный участниками третьим лицам в любое время до старта и после финиша соревнования, страхуется участниками самостоятельно.
- 7.3. Если Дополнительный (Частный) регламент соревнования не предусматривает наличия действующей в период проведения соревнования медицинской страховки у всех участников, то Организатору рекомендуется обеспечить подобную страховку (медицинскую, списком на обеспечение оказания медицинской помощи и медицинскую эвакуацию) своими силами.
- 7.4. *Для официальных соревнований - обязательно. Для прочих соревнований - рекомендуется.* Объем и виды личного страхования пилотов определяется ими самостоятельно, но наличие у них полисов страхования от несчастных случаев (включая спортивные риски), действующих на период соревнования, является обязательным.

## СТАТЬЯ 8. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКЦИИ

- 8.1. Все экипажи, принимающие участие в соревновании по трофи-рейдам, должны быть представлены на Входной технической инспекции (ВТИ) и на Административных проверках (АП) как минимум одним членом экипажа, либо Заявителем, либо Представителем Заявителя.
- 8.2. Все экипажи обязаны пройти АП и ВТИ в рамках расписания соревнования.  
В случае прохождения АП и ВТИ вне расписания, но в рамках их работы экипаж будет пенализирован на 20% базового взноса, если иное не предусмотрено Дополнительным Регламентом. Однако в любом случае денежная пенализация не может превышать 50% базового взноса.  
Любой экипаж, не прошедший АП и/или ВТИ к старту соревнования не допускается.  
В случае не прохождения экипажем АП и ВТИ в рамках их работы КСК вправе назначить дополнительное время прохождения АП и ВТИ для экипажей, подтвердивших форс-мажорные обстоятельства. За прохождение АП и ВТИ вне рамок их работы установлен дополнительный денежный взнос в размере 50 % от суммы базового взноса.
- 8.3. На АП Заявитель обязан предоставить следующие действующие и действительные документы:
  - Лицензия Заявителя РАФ, если она не входит в лицензию Пилота;
  - лицензии Пилота РАФ (для каждого члена экипажа);
  - водительские удостоверения соответствующих категорий для каждого члена экипажа;
  - свидетельство о регистрации ТС;
  - Технический паспорт РАФ на автомобиль, участвующий в спортивных соревнованиях на заявленный ТС;
  - медицинскую справку о допуске, действующую на период соревнования;
  - полис страхования от несчастных случаев (включая спортивные риски), действующий на период соревнования;
  - другие документы, оговоренные в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования.
- 8.4. Только экипажи, прошедшие АП, допускаются на ВТИ. Заявитель несет ответственность за соответствие его ТС техническим требованиям. Факт явки на ВТИ расценивается как заявление Заявителя о соответствии его ТС техническим требованиям и требованиям безопасности. На ВТИ транспортное средство предоставляется чистым, с нанесенными наклейками и стартовыми номерами соревнования. ВТИ носит общий характер. На ней проводится идентификация марки и модели ТС, проверка ТС на соответствие требованиям безопасности и принадлежность к группе, в которую ТС было заявлено. При прохождении ВТИ, если ТС признано несоответствующим требованиям безопасности и/или техническим требованиям к указанной в Заявке категории, технический комиссар может назначить срок,

в течение которого могут быть устранены выявленные недостатки, но не позднее, чем за 1 час до старта первого СУ.

- 8.5. Дополнительные проверки членов экипажа и технического состояния ТС могут быть назначены КСК, Руководителем гонки в любое время на всем протяжении соревнования. При выявлении на дополнительных технических проверках несоответствия зачетной группе и/или условиям безопасности, такое ТС к старту на следующий СУ не допускается до устранения выявленных несоответствий, результаты предыдущих СУ аннулируются. При этом установленное время старта и разрешенное время опоздания на старт не изменяются.
- 8.6. Заявитель несет ответственность за соответствие его ТС техническим требованиям и требованиям безопасности в течение всего соревнования. Факт явки на старт любого СУ после прохождения любых проверок расценивается как заявление Заявителя о соответствии его ТС техническим требованиям и требованиям к безопасности.
- 8.7. Если на ВТИ проводятся идентифицирующие маркировки, то экипаж несет ответственность за их сохранность до конца соревнования. Маркировки должны быть выполнены таким образом, чтобы в разумной мере исключить как возможность их подделок, так и возможность их случайной утраты (уничтожения). При отсутствии данных маркировок, экипаж будет исключен из соревнования, а Заявитель извещен об этом в письменной форме.
- 8.8. Если обнаружится, что экипаж совершил обман, в частности предоставил ложную маркировку, то этот экипаж будет исключен из соревнования по решению КСК на основании доклада Технического комиссара.
- 8.9. Заключительная проверка технического соответствия ТС, занявших призовые места в общей квалификации или занявших призовые места в зачетной группе, а также любых других экипажей может назначаться:
  - решением КСК по предложению Руководителя гонки;
  - решением КСК на основании поданного Протеста;
  - Регламентом РАФ.

## **СТАТЬЯ 9. ДОРОЖНАЯ КНИГА**

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

- 9.9. В Дополнительном (Частном) Регламенте могут быть оговорены ограничения и/или условия ознакомления с маршрутом.

## **СТАТЬЯ 10. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ**

- 10.1. Во время проведения соревнования запрещается перевозить любым способом заявленные в соревновании ТС, кроме случаев, оговоренных в Дополнительном (Частном) Регламенте. Перевозкой ТС считается любая транспортировка ТС на расстояние более 100 м, при которой менее 3 его колес контактируют с покрытием, по которому осуществляется движение. Нарушение пенализируется решением КСК (вплоть до исключения из соревнования). Перевозка ТС без разрешения Руководителя гонки может быть пенализирована.
- 10.2. Запрещено использование не предусмотренного ПДД осветительного оборудования при движении по дорогам общего пользования.

## **СТАТЬЯ 11. ПОМОЩЬ**

- 11.1. Ремонт ТС разрешен в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещенных данными Правилами и/или Дополнительным (Частным) Регламентом. Условия заправки топливом оговариваются Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 11.2. Для Экипажа, находящегося на СУ запрещен заезд в Базовый лагерь, нарушение трактуется как запрещенный сервис.
- 11.3. В соревнованиях буксировка на СУ одного ТС другим разрешается только тем участникам соревнования, которые стартовали на данном СУ и еще не финишировали. За проезд через любой судейский пункт, кроме старта и финиша, на буксире налагается пенализация 1 час. Проезд линии старта на буксире пенализируется незачетом СУ. Въезд в Зону контроля судейского пункта финиша и любое движение в данной зоне на буксире пенализируется незачетом СУ.
- 11.4. Передача денег, медикаментов, одежды, средств связи, пищи и напитков от/для экипажа разрешена в течение всего соревнования.
- 11.5. Сервис.
- 11.5.1. Сервис на СУ может быть разрешен в специально отведенной зоне сервиса.
- 11.5.2. Любое отмеченное нарушение, касающееся сервиса, ведет к пенализации решением КСК вплоть до исключения из соревнования.
- 11.5.3. Запрещается расположение (размещение, установка) любых материалов, запасных частей, инструментов или оборудования на СУ/ДС.
- 11.5.4. *Рекомендуется.* ТС сервиса должны быть ясно идентифицированы при помощи соответствующих эмблем, выдаваемых Организатором, и закрепленных в определенных Дополнительным (Частным) регламентом местах. Количество ТС сервиса может ограничиваться в Дополнительном (Частном) регламенте.
- 11.5.5. *Рекомендуется.* Остальные машины команд идентифицируются при помощи эмблем "Сопровождение", выдаваемых Организатором.
- 11.5.6. В Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования Организатор должен указать расположение всех Зон Сервиса.
- 11.5.7. Во всех Зонах Сервиса скорость ограничена 30 км/ч. При наличии дополнительных взносов за ТС сервиса/сопровождения Организатор обязан обеспечить проезд и зарезервировать место для Заявителей с помощью разметки, пропускного режима и т.д. Организаторам рекомендуется предусматривать отдельный проезд для соревнующихся ТС и отдельный – для служб и зрителей.
- 11.6. Экипаж обязан иметь в машине символы «ОК» зеленого цвета и «SOS» красного цвета, выполненные на плотной ламинированной бумаге форматом А4 или на другом прочном материале, *рекомендуется иметь* флаги зеленого и красного цвета, с размерами полотнища не менее 60х40 см на древке.
- 11.7. В случае аварии на маршруте СУ при отсутствии пострадавших и отсутствии необходимости оказания помощи, любой член экипажа должен закрепить знак "ОК" и/или флаг зеленого цвета на хорошо просматриваемой части ТС по возможности так, чтобы его могли хорошо видеть другие проезжающие экипажи.

- 11.8. В случае аварии на маршруте СУ с пострадавшими, нуждающимися в медицинской помощи, должен быть показан знак “SOS” и/или флаг красного цвета всем следующим экипажам. После оказания помощи обязательно устанавливается зеленый знак “OK” и /или зелёный флаг.
- 11.9. Экипаж, следующий за потерпевшим аварию ТС, обязан:
- В случае если ему был показан SOS – остановиться, принять меры по оказанию помощи. Принять меры для передачи информации об аварии официальным лицам соревнования. По необходимости – дождаться прибытия медицинской помощи.
  - В случае отсутствия какого-либо из этих знаков экипаж обязан остановиться и убедиться в том, что потерпевший аварию экипаж не нуждается в помощи.
- 11.10. За невыполнение требований п. 11.9. экипаж может быть подвергнут пенализации.

## **СТАТЬЯ 12. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА (КАРНЕТ)**

- 12.1. На старте соревнования экипажам могут выдаваться Контрольные Карты (Карнет) в которых могут быть указаны Нормы времени и нормативы для каждого участка/секции. Контрольная карта (КК) может быть заменена новой на старте следующего СУ/секции. Каждый экипаж несет ответственность за сохранность КК.
- 12.2. КК должна иметь отметки всех судейских и/или контрольных пунктов. За отсутствие отметок или отказ в предъявлении КК на любом судейском пункте (за исключением случаев, оговоренных данными Правилами), экипаж решением КСК будет подвергнут пенализации, вплоть до исключения.
- 12.3. Любые исправления или изменение данных в КК пенализируются решением КСК, за исключением случаев, когда это исправление внесено судьей на судейском пункте и заверено его подписью.
- 12.4. Только экипаж является ответственным за подачу КК на судейских пунктах и правильность вносимых данных. Только судьям на судейских пунктах разрешается вносить данные в КК.
- 12.5. Экипаж, прибывший в лагерь соревнования и не получивший отметку на финише СУ/ДСУ, обязан сдать КК в секретариат соревнования. Экипаж, не выполнивший данное требование, пенализируется решением КСК.
- 12.6. Экипаж, выбывший из соревнования, обязан в кратчайшие сроки сдать КК официальным лицам с собственноручной записью о причинах схода.

## **СТАТЬЯ 13. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УЧАСТКИ (СУ)**

- 13.1. Специальный Участок начинается на линии Старта и заканчивается на судейском пункте Финиша.
- 13.2. Соблюдение маршрута на СУ является обязательным, если это не оговорено в частном Регламенте.
- 13.3. Для контроля за соблюдением маршрута экипажами, на маршруте могут быть расположены пункты КП (контроля прохождения). Местоположение и порядковые номера КП указываются в Дорожной книге. Рекомендуются каждый пункт КП обозначать координатами GPS.
- 13.4. Линейный СУ должен включать в себя последовательно расположенные по маршруту:
- КП, обозначенные на местности и обязательные для взятия/фиксации;
  - КП, не обозначенные на местности, обязательные для проезда.
- 13.5. КП могут быть организованы как судейские пункты или как контрольные пункты (без судей). В любом случае процедура взятия/фиксация КП должна быть подробно и однозначно прописана в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- 13.6. Для контроля взятия КП, обозначенных на местности, или контроля проезда через КП необозначенных на местности или соблюдения коридора, организатор может применять специальные контрольные приборы. Применение приборов должно оговариваться в Дополнительном Регламенте.
- 13.7. По решению Руководителя гонки или КСК возможен контроль GPS треков с навигационных приборов участников и изучение записей видеорегистраторов, установленных в ТС, участвующих в соревновании. Любой отказ в предоставлении, а равно предоставление флэшек (дисков) «нечитаемых» или с исправленной, неполной, отсутствующей информацией пенализируется решением КСК (вплоть до исключения из соревнования).

- 13.8. Пункт КП может быть обозначен на местности любым, оговоренным в Дополнительном Регламенте способом.
- 13.9. случае, если КП предусматривает процедуру отметки, Экипаж обязан остановиться возле красного знака "КП" и предъявить Контрольную Карту судьбе для проставления отметки.
- 13.10. В случае обозначения КП краской на предметах, знак и номер КП должны быть четко читаемыми на контрастном фоне. Рекомендуется обозначать КП дополнительно явным образом на местности - отмечать сигнальной лентой деревья и т.п. Организатор должен иметь контрольные фотографии всех подобных КП. Время закрытия судейского пункта КП определяется Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 13.11. Пенализация за не взятие/фиксацию КП и/или невыполнение оговоренной процедуры отметки указывается в Дополнительном (Частном) Регламенте. Для всероссийских соревнований обязательно, для остальных рекомендуется: на линейном СУ зачет только при полном прохождении маршрута, согласно пункту 13.4. Только взятие всех КП означает полное прохождение маршрута. Не взятие любого из КП указанного в дорожной книге, или нарушение процедуры взятия/прохождения КП описанной в Дополнительном (Частном) Регламенте и/или Дорожной Книге пенализируется незачетом СУ.
- 13.12. Экипаж, превысивший норматив на СУ, исключается из зачета этого СУ. Организатор не гарантирует работу судейских пунктов для экипажей, превысивших норматив.
- 13.13. Время прохождения на СУ определяется с точностью до секунды.
- 13.14. Изменение норматива на СУ после старта данного СУ допускается по решению КСК, о чем стартовавшие экипажи могут быть оповещены на ближайшем КП.
- 13.15. До момента закрытия финиша СУ без разрешения Руководителя гонки категорически запрещён выезд на маршрут СУ тех ТС, которые финишировали, либо были не допущены к участию на данном СУ, а также ТС сервиса, сопровождения, зрителей и болельщиков. Нарушение пенализируется решением КСК (вплоть до исключения из соревнования).
- 13.16. Прерывание СУ: если спортивное движение на СУ прерывается, то КСК на основании доклада Руководителя гонки, может принять решение об исключении из зачета такого СУ в случае невозможности определения спортивного результата на нем.
- 13.17. Исходя из требований безопасности, Руководитель гонки может прервать СУ на предшествующем пункте Контроля Прохождения, и экипажи могут продолжать СУ после того, как опасная зона будет пройдена. Спортивный результат будет определяться путем сложения времен частей СУ, на которых осуществлялось движение в спортивном режиме.
- 13.18. Время нейтрализации не учитывается при начислении пенализации за отклонение от норматива. То есть время нейтрализации вычитается из времени прохождения СУ. Время нейтрализации должно быть отмечено в КК экипажа и/или в протоколе судьи.
- 13.19. Если норматив на СУ превышает 24 часа, Организатор обязан оговорить в Дополнительном (Частном) Регламенте один или несколько периодов обязательной нейтрализации из расчета не менее 8 часов на каждые 24 часа норматива на СУ.
- 13.20. В том случае, если маршрут включает в себя проезд по дорогам общего пользования, Организатор обязан принять меры к максимальному сокращению применения дорог общего пользования на СУ, в том числе и путем организации Секции из нескольких СУ с Дорожными секциями.
- 13.21. Экипажам запрещается, под угрозой пенализации, вплоть до исключения решением КСК преднамеренно блокировать проезд соревнующихся ТС, или препятствовать обгону другими участниками. В случае, если подобное нарушение имело целью получение спортивного преимущества для другого экипажа, КСК может наложить пенализацию не только на экипаж, непосредственно нарушивший данный запрет, но и на экипажи, «аффилированные» с нарушителем, в том числе и занимающие максимально высокое место в текущей классификации.
- 13.22. Прохождение участниками маршрута СУ может контролироваться средствами мониторинга.

## **СТАТЬЯ 14. СТАРТ И ФИНИШ**

- 14.1. На старте каждого СУ (в случае раздельного старта) экипажи должны стартовать с интервалом не менее 1-ой минуты.
- 14.2. Если маршрут позволяет провести одновременный старт экипажей, и при этом не будут нарушены меры безопасности, а сам по себе старт не даст преимущества одного экипажа перед другим, то возможен

общий старт всех экипажей. При процедуре расстановки экипажей в зоне общего старта могут учитываться результаты, показанные на предыдущих СУ/ДСУ. Процедура одновременного старта оговаривается Дополнительным (Частным) Регламентом.

- 14.3. Если формат соревнования предполагает отдельный старт, то порядок старта определяется Дополнительным (Частным) Регламентом данного соревнования. При определении порядка старта могут учитываться результаты, показанные на предыдущих СУ/ДСУ.
- 14.4. Экипаж, прибывший на старт с опозданием, пенализируется 2 минутами за каждую минуту или часть минуты опоздания, если опоздание меньше 30 минут. Опоздавший экипаж должен зафиксировать время прибытия на старт у судьи старта. В случае опоздания на 30 минут и более экипаж не допускается на старт СУ.
- 14.5. Для экипажа, опоздавшего на старт, время старта равно изначально назначенному времени старта, норматив отсчитывается от изначально назначенного времени старта.
- 14.6. В случае отдельного старта экипажу, не сумевшему стартовать в назначенное время старта, разрешается стартовать только по решению судьи старта не позднее фактического времени прибытия на старт + стартовый интервал, но не ранее 30 секунд после предыдущего стартовавшего. Последовательность старта между несколькими опоздавшими экипажами определяется по зафиксированному времени прибытия на старт.
- 14.7. На старте СУ экипаж должен выполнить требования безопасности и «экипаж на борту». При нарушении данных требований экипаж к старту не допускается.
- 14.8. На старте СУ транспортное средство с экипажем на борту останавливается перед знаком "Старт СУ". Судья сообщает предписанное время старта и начинает громкий обратный отсчет секунд 30-15-10 и последние пять секунд последовательно 5-4-3-2-1 с одновременным дублированием отсчета сигналами, воспринимаемыми визуально (пальцы руки, таблички, перекидные часы и т.п.). По истечении последних пяти секунд, дается стартовый сигнал, после которого ТС должно стартовать.
- 14.9. В случае отдельного старта, если экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала, может налагаться пенализация 2 минуты.
- 14.10. Фальстарт (начало движения до подачи судьей стартовой команды) пенализируется минимум 1 минутой по решению КСК.
- 14.11. Экипаж, отказывающийся стартовать на СУ в предписанное время и с предписанной позиции, может быть пенализирован решением КСК вплоть до незачета СУ.
- 14.12. Временем финиша экипажа на СУ является момент пересечения линии финиша любой неотъемлемой частью ТС. Обязательным условием является выполнение экипажем требований безопасности и «экипаж на борту». Время финиша фиксируется судьями только после выполнения этих требований. Экипаж, нарушивший эти требования пенализируется в соответствии с п. 21.12 ППТР 1 часом за каждое нарушение.
- 14.13. Экипаж должен прибыть на финиш с направления, предписанного Дорожной книгой. Судья финиша фиксирует фактическое направление прибытия экипажа на финиш. Любой проезд через финишные створы с другой стороны влечет пенализацию.
- 14.14. После пересечения линии финиша экипаж должен остановиться у знака STOP и получить отметку, не создавая помех для финиша других участников.
- 14.15. Организатор размещением судейских пунктов СТАРТ и ФИНИШ должен обеспечить возможность экипажам и судьям выполнить описанные выше условия.

## **СТАТЬЯ 15. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ**

- 15.1. Все судейские пункты, т.е. пункты контроля времени, старта и финиша СУ, КП, обозначенные на местности, рекомендуется обозначать стандартными знаками. В случае отсутствия стандартных знаков в Дополнительном Регламенте должно быть описание обозначения судейских пунктов, позволяющее участникам однозначно их идентифицировать.
- 15.2. Для судейских пунктов начало Зоны контроля рекомендуется обозначать знаками на желтом фоне. Через 30-50 м от желтых знаков находится судейский пункт, обозначенный знаками на красном фоне. Окончание Зоны контроля, примерно через 10 м после судейского пункта, обозначать знаками белого/бежевого цвета с тремя черными диагональными полосами.

- 15.3. Максимальная ширина Зоны контроля судейских пунктов не должна превышать 15 м (исключение – одновременный старт). Рекомендуется створ Зоны контроля обозначать двумя знаками. В случае невозможности обозначить створ контрольной зоны двумя знаками, знаки располагаются справа по направлению зачетного движения, контрольная зона может ограничиваться другими наглядными и легко идентифицируемыми способами.
- 15.4. Вся Зона контроля, т.е. пространство между первыми желтыми и последними белым/бежевым знаками считается зоной Закрытого Парка. Время пребывания в Зоне контроля не должно превышать время, необходимого для проведения процедуры, предусмотренной для данного судейского пункта (отметка в КК, старт и т. д.).
- 15.5. Способ обозначения контрольной зоны судейского пункта КП оговаривается Дополнительным (Частным) Регламентом.
- 15.6. Въезжать и покидать контрольную зону экипажи должны в том направлении, которое обозначено в Дорожной Книге. После получения отметки повторный въезд в эту контрольную зону запрещается. Нарушение penalизируется 1 часом.
- 15.7. Экипажи обязаны подчиняться указаниям судей. В случае неподчинения, экипаж может быть penalизирован решением КСК. Экипаж вправе потребовать от судьи внесения в КК отметки (время и место) о выполнении указаний, которые могут привести к penalизации данного экипажа, в случае невыполнения. Судьи не имеют права отказать экипажу в данной отметке.
- 15.8. Судьи не должны давать экипажам никаких комментариев относительно времени их отметки, регламента, маршрута и выполнения расписания.
- 15.9. Контроль времени (КВ).
  - 15.9.1. На судейском пункте КВ отмечается точное время прибытия, при наличии КК то время, когда член экипажа подал КК судье. Данные заносятся в Протокол/КК только в том случае, если ТС и все члены экипажа находятся в контрольной зоне в непосредственной близости от судейского пункта.
  - 15.9.2. Время отметки на КВ определяется с точностью до целой минуты в следующем виде: от 00 ч 01 мин до 24 ч 00 мин.
  - 15.9.3. Расчет времени прибытия в контрольную зону - обязанность только экипажей, которые имеют право сверяться с официальными часами судейского пункта.
  - 15.9.4. Для расчета времени отметки на КВ необходимо ко времени старта на дорожную секцию прибавить норму времени, отпущенную на проезд данной секции. Временем старта на дорожную секцию является либо время отметки на предыдущем КВ, либо время финиша без учета секунд (для дорожных секций, расположенных между СУ).
  - 15.9.5. Процедура получения отметки экипажем на судейском пункте начинается с того момента, когда ТС проезжает желтые знаки начала Зоны контроля.
  - 15.9.6. Экипажу запрещено останавливаться между желтыми знаками и судейским пунктом.
  - 15.9.7. Процедура получения отметки выполнена правильно, если в течение расчетной минуты ТС въехало в контрольную зону и любой член экипажа подал КК судье.
  - 15.9.8. Любое различие между расчетным временем отметки и реальным временем отметки penalизируется в размере 1 минута penalизации за 1 минуту или часть минуты отклонения.
  - 15.9.9. Penalизация, начисленная на дорожных секциях, прибавляется ко времени прохождения последующего СУ, а в случае отсутствия последующего СУ – ко времени прохождения предыдущего СУ.

## **СТАТЬЯ 16. СХОДЫ. ЭВАКУАЦИЯ**

- 16.1. Экипаж, закончивший движение по маршруту СУ по причине схода, из-за технической поломки ТС или по иным обстоятельствам обязан проинформировать об этом при первой возможности Руководителя гонки или Комиссара по безопасности любыми доступными для него способами. Отсутствие информирования Руководителя гонки или Комиссара по безопасности может быть penalизировано решением КСК (вплоть до исключения из соревнования).
- 16.2. Любой экипаж, прибывший в Базовый лагерь с маршрута СУ, обязан незамедлительно сообщить о своем прибытии в Руководителю гонки или Комиссару по безопасности. Отсутствие информирования Руководителя гонки или Комиссара по безопасности может быть penalизировано решением КСК (вплоть до исключения из соревнования).

- 16.3. Условия и сроки эвакуации техники силами Организатора или отказ от организации такой эвакуации оговаривается в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- 16.4. Эвакуация техники разрешена только после получения разрешения Руководителя гонки. Нарушение этого требования пенализируется решением КСК (вплоть до исключения из соревнования).

## **СТАТЬЯ 17. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК (ЗП)**

- 17.1. "Режим Закрытого Парка" действует:
- с момента въезда ТС в предстартовую Зону, или Зону Закрытого Парка до момента выезда из этих зон;
  - с момента въезда ТС в Зону Контроля судейского пункта до момента выезда из нее;
  - с момента, когда ТС прибывает в Закрытый парк на финише трофи-рейда, до истечения времени установленных сроков подачи протестов и объявления решения, Спортивных Комиссаров о снятии «режима Закрытого парка».
- 17.2. Любое нарушение режима Закрытого Парка наказывается в соответствии с Таблицей пенализаций.
- 17.3. В порядке исключения, с разрешения Технического Комиссара в Закрытом Парке, перед стартом, в зоне Регруппинга и после завершения СУ/секции/этапа экипажи могут:
- сменить одно или два колеса, используя инструменты, находящиеся в ТС;
  - сменить лобовое стекло с посторонней помощью;
- Данные ремонтные работы необходимо закончить до назначенного времени старта данного экипажа. Задержка пенализируется в размере одной минуты за каждую минуту или часть минуты.
- 17.4. В ЗП могут находиться: официальные лица, выполняющие свои служебные обязанности; члены экипажей только по разрешению или по требованию официальных лиц. Иные лица допускаются только по разрешению Руководителя гонки.
- 17.5. Как только ТС въезжает в ЗП, все члены экипажа должны немедленно его покинуть; запрещено входить в ЗП повторно. Как исключение, экипажу может быть разрешен повторный вход в ЗП с целью забрать личные вещи из ТС в сопровождении официальных лиц.
- 17.6. В ЗП разрешается заводить ТС с помощью внешнего аккумулятора, который затем не разрешается брать на борт ТС.
- 17.7. Если Технический Комиссар решит, что состояние ТС, находящегося в ЗП, представляет угрозу безопасности дорожного движения, то в присутствии Технических Контролеров такой ТС должен быть отремонтирован. В этом случае, время, которое будет затрачено на ремонт ТС, рассматривается как опоздание на Дорожной секции. Для предотвращения нагона времени экипажем, ему будет назначено новое стартовое время.
- 17.8. Для выезда ТС из ЗП перед стартом, после Регруппинга или после завершения этапа, экипажам разрешен вход в ЗП за 10 минут до предписанного времени. Если ЗП Регруппинга не превышает 30-ти минут, экипажи могут оставаться в ЗП.

## **СТАТЬЯ 18. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ**

- 18.1. Спортивный Результат экипажа на СУ определяется как сумма времени прохождения СУ и всех пенализаций временного выражения (в том числе пенализации за отсутствие отметок КП, опоздание на старт, нарушение требований безопасности и др.).
- 18.2. Экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке возрастания результатом - вторым, и т.д.
- 18.3. При равенстве результатов у двух и более экипажей, эти экипажи делят соответствующие места между собой, если иная процедура не предусмотрена Дополнительным (Частным) регламентом.
- 18.4. За каждый СУ экипажам, в соответствии с занятыми местами начисляются за данный СУ зачетные очки, с точностью до десятых, в соответствии с формулой по поощрительной системе опубликованной в Таблице для начисления очков по занятым местам, где  $A=100$ . В случае равенства мест у нескольких экипажей – очки начисляются как среднее арифметическое. В случае незачета СУ – очки не начисляются.
- 18.5. Результатом экипажа на соревновании является сумма очков, набранная экипажем на всех СУ/ДСУ. Места между экипажами распределяются в порядке уменьшения очков.



- 18.5.1. При равенстве результатов у двух или более экипажей преимущество имеет экипаж, у которого зачтено большее количество СУ, если иная процедура не предусмотрена Дополнительным (Частным) регламентом.
- 18.5.2. В случае нового равенства преимущество отдается экипажу, занявшему большее количество первых мест, затем вторых мест, и т.д., на всех СУ данного соревнования, если в Дополнительном Регламенте не прописан иной порядок определения преимуществ.
- 18.5.3. В случае нового равенства преимущество получает экипаж, занявший более высокое место на более позднем из зачтенных СУ, если иная процедура не предусмотрена Дополнительным (Частным) регламентом
- 18.6. Определение результата на ДСУ:
- В соответствии с показанным результатом, на ДСУ начисляются очки с понижающим коэффициентом (максимальный коэффициент 0,15; для этапов всероссийских соревнований максимальный коэффициент 0,5).
  - Сумма очков за все ДСУ не может превышать 25% от общего количества очков на всех СУ (под общим количеством очков понимается максимально теоретически возможное количество очков, которые участник может набрать на данном соревновании).

## **СТАТЬЯ 19. ПЕНАЛИЗАЦИЯ**

- 19.1. Таблица пенализации приведена в Приложении №1 к настоящим Правилам. В частных Регламентах могут быть введены дополнительные наказания, не противоречащие данным Правилам и Спортивному Кодексу РАФ.
- 19.2. Все денежные пенализации должны быть уплачены Заявителем в РАФ до опубликования предварительных результатов соревнования.
- 19.3. Замечания, полученные экипажем на любом официальном соревновании, действуют на протяжении всего сезона. При двух и более замечаниях Пилоту Комитет по трофи-рейдам РАФ может вынести вопрос на Спортивный Совет РАФ о лишении Лицензии Пилота РАФ.
- 19.4. Любое нарушение, не указанное в Таблице пенализации рассматривается КСК.

## **СТАТЬЯ 20. ПРОТЕСТЫ. АПЕЛЛЯЦИИ**

- 20.1. Сумма залогового взноса за подачу Протеста должна быть оговорена в Частном Регламенте, но не может быть более 500% базового заявочного взноса, кроме случаев, оговоренных в пунктах 20.3; 20.5 настоящих правил.
- 20.2. Сумма залогового взноса за подачу Протеста на техническое состояние равна 500% базового заявочного взноса оговоренного в Частном Регламенте.
- 20.3. Если Протест подразумевает демонтаж систем ТС и повторную сборку различных частей ТС, залоговый взнос должен быть увеличен до суммы, которая должна будет покрывать расходы на проводимые работы, включая транспортировку и т.п.
- 20.4. Расходы на работы, проводимые по Протесту, включая транспортировку, несет либо Заявитель, подающий протест - в случае если Протест не был удовлетворен, либо Заявитель, на техническое состояние ТС которого подан Протест - в случае если Протест был удовлетворен.
- 20.5. Если Протест не удовлетворен, а суммы залогового взноса не хватает на покрытие расходов, тогда Заявитель, подавший Протест должен возместить недостающую сумму.
- 20.6. Заявитель может подать Апелляцию в соответствии с положениями главы 3 СК РАФ.

## **СТАТЬЯ 21. ЭКОЛОГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ**

- 21.1. Лица, нарушающие природоохранное законодательство и причиняющие вред окружающей среде, несут дисциплинарную, административную или уголовную ответственность в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и настоящим Регламентом.
- 21.2. Запрещается мыть транспортные средства в реках и водоёмах. Невыполнение данного требования пенализируется исключением из соревнования.

- 21.3. Все места стоянок, ремонта и разбивки лагеря должны быть оставлены в том виде, в котором были найдены. Запрещается разводить костры и пользоваться открытым огнем! Запрещается выбрасывать, сжигать и закапывать любой мусор. Весь собственный мусор необходимо забирать с собой. Использование мангалов, грилей и прочего подобного оборудования с соблюдением мер противопожарной безопасности разрешено только в специально отведённых местах. В случае, если частным регламентом предусмотрен возвратный экологический взнос, при нарушении правил настоящего пункта возвратный экологический взнос не возвращается.
- 21.4. Запрещено преднамеренно сливать нефтепродукты и технические жидкости на землю и в водоемы, а также оставлять после себя следы ремонта. Замененные запчасти, колеса и аккумуляторы надлежит забирать с собой. Невыполнение данного требования penalизируется исключением из соревнования.
- 21.5. Запрещается винчеваться за дерево без использования защитного плоского стропа (ремня шириной не менее 60 мм, исключая повреждение коры дерева), не зависимо от того, является ли дерево, за которое винчуются, живым или мертвым. Также запрещается любой другой контакт троса лебедки с деревом без использования защитного материала, не допускающего повреждения дерева. Penalизация за нарушение данного требования:
- первое нарушение – 1 час и денежная penalизация;
  - второе нарушение – незачет СУ и денежная penalизация;
  - третье нарушение – исключение из соревнования решением КСК.
- 21.6. Запрещается использовать пилу/топор для валки живых деревьев. Penalизация за нарушение данного требования:
- первое нарушение – 1 час и денежная penalизация;
  - второе нарушение – незачет СУ и денежная penalизация;
  - третье нарушение – исключение из соревнования решением КСК.
- 21.7. Запрещается иметь при себе и/или в ТС во время соревнования огнестрельное оружие. Penalизация за нарушение данного требования исключение из соревнования.
- 21.8. Ни при каких условиях СУ не может проходить через зону Лагеря Соревнования. Допускается размещение зоны старта-финиша по границе Лагеря Соревнования. Такие участки должны быть размечены, огорожены, и полностью исключать возможность нахождения в них кого-либо, кроме официальных лиц соревнования, либо участников соревнования, находящихся на СУ.
- 21.9. Скорость перемещения транспортных средств по Лагерю Соревнования должна быть строго ограничена максимум 10 км/ч.
- 21.10. Контроль скорости.
- 21.10.1 На маршруте трофи-рейда могут быть применены Зоны Ограничения Скорости (ОС), где ограничивается скорость движения ТС участников. Все зоны ОС и лимит скорости должны быть обозначены в Дорожной книге и могут контролироваться Организатором.
- 21.10.2 Способ контроля оговаривается в Дополнительном (Частном) Регламенте.
- 21.10.3 Превышение скорости в зоне ОС сверх разрешенного лимита penalизируется:
- 10 - 20 км/час - 15 минут;
  - 21 - 40 км/час - 60 минут;
  - свыше 41 км/час - 180 минут
- 21.11. Разрешена перевозка людей вне кабины транспортного средства, кроме крыши, в следующих случаях:
- преодоления водных преград (включая болото);
  - выполнения технического приема отвешивание при движении по рельефу или болоту.
- Отвешивание ТС разрешено только на бамперах, порогах, специально оборудованных площадках позволяющих на них устойчиво стоять без нарушений требований безопасности и угрозы жизни и здоровью спортсменов. Нарушение данных требований может быть penalизовано КСК вплоть до исключения из соревнования.
- 21.12. Во время движения ТС, а также на финише, при въезде в зону любых судейских пунктов, экипаж должен выполнить требование «экипаж на борту». Экипажи, нарушившие эти требования penalизируются 1 часом за каждое зафиксированное нарушение.
- 21.13. В случае проведения соревнований на территории, где не действует сотовая связь, Организатору рекомендуется организовать радиосвязь и расположить ее на Маршруте соревнований так, чтобы в экстренных случаях участники соревнования или судьи на судейских пунктах могли связаться с

Организатором соревнования непосредственно, либо передать им экстренное сообщение. В аномальных геомагнитных зонах, где затруднена радиосвязь, Организатору рекомендуется предложить другие варианты осуществления передачи и получения информации экипаж-организатор в экстренных случаях.

- 21.14. Во время нахождения ТС на маршруте СУ члены экипажа должны находиться в застегнутых защитных шлемах даже в случаях нахождения вне ТС. Типы разрешенных защитных шлемов описываются в ТТ. Экипажи, нарушившие эти требования пенализируются 1 часом за каждое зафиксированное нарушение.
- 21.14.1. Во время нахождения вне маршрута СУ, при перемещении внутри ТС оборудованного внутренним каркасом безопасности, члены экипажа должны находиться в застегнутых защитных шлемах. В случае нарушения настоящего пункта, экипажу может быть назначена денежная пенализация по решению КСК.
- 21.15. Экипаж обязан иметь при себе запас продуктов и питьевой воды не менее чем на одни сутки автономного существования.
- 21.16. По решению Главного врача соревнования может быть остановлено движение по СУ любого экипажа в том случае, когда имеются медицинские показания для оказания неотложной медицинской помощи.
- 21.17. Организатор обязан обеспечить эвакуацию экипажей, оставшихся на маршруте СУ после закрытия финиша СУ.

## **СТАТЬЯ 22. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ**










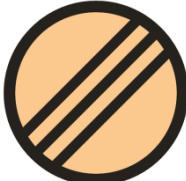
- 22.1. Определяющим текстом "Правил проведения соревнований по трофи-рейдам" является текст, публикуемый на официальном сайте РАФ и/или в Ежегоднике автомобильного спорта РАФ и/или на сайте комитета по трофи-рейдам РАФ.
- 22.2. Право толкования данных правил принадлежит исключительно РАФ. Во время проведения соревнования право толкования делегируется Коллегии Спортивных Комиссаров.

**ПРИЛОЖЕНИЕ №1. ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИЙ**

Нарушение	Пункт правил	Наказание						
		Санкции РАФ	Отказ в старте	Незачет СУ	Исключение из соревнования	Временная пенализация	Денежная пенализация (% от стартового взноса)	Решение КСК
Отсутствие на брифинге	1.3						10%	
Нарушение правил З.П.	1.10						50%	X
Несоответствие ТС заявленной Категории	3.4		X		X			X
Управление ТС членом экипажа не имеющим водительского удостоверения	4.3				X			X
Нарушение численного состава экипажа	4.4			X	X			X
Обман, неспортивное поведение	4.5	X	X	X	X	X	X	X
Замена ТС	5.18	X	X		X			X
Отсутствие или неправильное расположение эмблем/стартового номера 1 нарушение 2 нарушение 3 нарушение	6.4						10% 50%	X
Отсутствие обозначения ФИО	6.5						10%	
Нарушение идентификации	6.7						10%	
Отсутствие рекламы Организатора 1 нарушение 2 нарушение	6.12						10% 100%	
Отсутствие места для рекламы	6.13		X					X
Реклама и символика другого соревнования	6.14		X					X
Отсутствие медицинского допуска	7.1		X					X
Не явка на АП и ВТИ	8.1		X				100%	
Прохождения АП и ВТИ вне расписания, но в рамках их работы	8.2						20-50%	
Прохождение повторной ВТИ после окончания работы ВТИ	8.2						50%	
Непрохождение АП и ВТИ	8.2		X					X
Отсутствие идентифицирующих маркировок	8.7				X			X
Обман, ложная маркировка	8.8		X		X			X
Разведка местности	9.9				X		500%	
Перевозка ТС	10.1				X			X

Проезд через любой судейский пункт на буксире	11.3			X		1 час		
Запрещенный сервис	11.5.2, 11.2			X	X			X
Расположение запасных частей на СУ	11.5.3			X	X			X
Превышение скорости в зоне сервиса	11.5.7						20%	X
Нарушения при аварийной ситуации	11.9	X	X	X	X	X		X
Отсутствие отметки или не предъявление контрольной карты на любом судейском пункте	12.2			X	X	X		X
Самовольное исправление или изменение данных в контрольной карте	12.3			X	X	X		X
Не сдача контрольной карты	12.5			X	X	X		X
Отказ предоставить трек (видеозапись), отсутствие трека (видеозаписи) по любой причине, неполный трек (видеозапись)	13.7			X	X	X	100%	X
Не взятие КП линейного СУ	13.11			X				
Превышение норматива СУ	13.12			X				
Выезд на маршрут соревнования без разрешения Руководителя Гонки	13.15			X	X		500%	X
Преднамеренная блокировка проезда	13.21	X		X				X
Фальстарт	14.10							X
Не выполнение норм безопасности на старте СУ	14.7		X	X				X
Отказ от старта в назначенное время с назначенной позиции	14.11		X	X				X
Нарушение требований безопасности на СУ	14.12			X		X		X
Проезд зоны финиша не с той стороны	14.13			X		3 часа минимум		X
Не выполнение указаний судей	15.7			X	X	X		X
Отсутствие информирования о сходе, технической поломке	16.1				X	3 часа минимум	300%	X
Отсутствие информирования о прибытии в Базовый лагерь	16.2				X	3 часа минимум	300%	X
Эвакуация без разрешения Руководителя гонки	16.4				X	3 часа минимум	500%	X
Нарушение режима закрытого парка	17.2			X	X	3 часа минимум		X
Слив нефтепродуктов, оставление следов ремонта.	21.1				X		500%	X
Перевозка людей вне кабины ТС	21.11			X	X	3 часа минимум	300%	X

**ПРИЛОЖЕНИЕ №2. СТАНДАРТНЫЕ ЗНАКИ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ**

<b>ЗНАК</b> (рекомендуемый размер 75x75 см.)	<b>ОБОЗНАЧЕНИЕ</b>
	СТАРТ (ЖЕЛТЫЙ)
	СТАРТ (КРАСНЫЙ)
	КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ (ЖЕЛТЫЙ)
	КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ (КРАСНЫЙ)
	КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ (ЖЕЛТЫЙ)
	КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ (КРАСНЫЙ)
	ФИНИШ (ЖЕЛТЫЙ)
	ФИНИШ (КРАСНЫЙ)
	ОТМЕТКА ПОСЛЕ ФИНИША (КРАСНЫЙ)
	КОНЕЦ ЗОНЫ КОНТРОЛЯ (БЕЛЫЙ ИЛИ БЕЖЕВЫЙ)