

МИНИСТЕРСТВО СПОРТА И ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)
УПРАВЛЕНИЕ ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ И МАССОВОГО СПОРТА
РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)
ФЕДЕРАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО СПОРТА И МОТОЦИКЛЕТНОГО СПОРТА
РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)

УТВЕРЖДАЮ

Руководитель ГБУ РС(Я)
«Управление физической культуры
и массового спорта»



Оконешников Р.И.
2026 г.

СОГЛАСОВАНО

Председатель Федерации
автомобильного спорта и
мотоциклетного спорта РС(Я)



Хватов Д.А.
2026 г.

СОГЛАСОВАНО

Председатель Комитета «Хаар айан»
при ФАСМС РС(Я) автор проекта,
комитет по организации,



Барашков И.Ф.
2026 г.

РЕГЛАМЕНТ
ЗИМНЕГО ЧЕМПИОНАТА
РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)
ПО ТРОФИ-РЕЙДАМ
«ХААР АЙАН
ГРАН-ПРИ ЯКУТИИ 2026»



1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

- 1.1 Чемпионат Республики Саха (Якутия) по трофи - рейдам имеет статус официального республиканского соревнования по трофи-рейдам.
- 1.2 Основанием для проведения соревнований является Единый календарный план спортивных мероприятий Министерства спорта и физической культуры Республики Саха (Якутия) на 2026г.
- 1.3 Нормативными документами соревнования являются:
 - Единая Всероссийская Спортивная Квалификация (ЕВСК);
 - Спортивный Кодекс РАФ (СК РАФ) и Приложение к нему;
 - Всероссийский реестр видов спорта (ВРВС);
 - Правила организации и проведения соревнований по трофи-рейдам (ППТР);
 - Классификация и технические требования к ТС, участвующим в спортивных соревнованиях (КиТТ);
 - Регламент Чемпионата Республики Саха (Якутия) по трофи-рейдам 2026 года;

2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ.

- 2.1. Чемпионат Республики Саха (Якутия) по трофи-рейдам, далее (ЧР) проводится в целях:
 - активизации в регионе работы с будущими автомобилистами по привлечению их к автоспорту;
 - повышения водительского мастерства участников дорожного движения, выявления лучших спортсменов-водителей;
 - привлечения молодежи к активному здоровому образу жизни, пропаганде патриотизма, развитие туризма;
 - объединение организаций, единомышленников, партнеров для развития в регионе технического вида спорта.

3. ЗАЧЕТНЫЕ КАТЕГОРИИ.

- 3.1. Категория **ТРОФИ-РЕЙД СТАНДАРТ** (ТР-Стандарт, оригинальные внедорожные автомобили)
 - 1 группа** – экипажи с автомобилями марки УАЗ подготовленные в соответствии с техническими требованиями РАФ изложенными в Приложении 19 к КиТТ (двигатели с карбюраторными системами подачи топлива)
 - 2 группа** – экипажи с автомобилями марки УАЗ подготовленные в соответствии с техническими требованиями РАФ изложенными в Приложении 19 к КиТТ (двигатели с инжекторными системами подачи топлива)

4. УСЛОВИЯ СОРЕВНОВАНИЯ.

- 4.1. Соревнование состоит из отдельных этапов, специальных участков (СУ) и трофийной трассы (ТТ).
 - преодоления снежной долины, требующие использования возможностей полноприводных транспортных средств.
 - поэтапные гонки на разные дистанции.



5. ОРГАНИЗАТОРЫ ЧР.

5.1. Организаторами Чемпионата Республики Саха (Якутия) по трофи-рейдам являются:

- Министерство физической культуры и спорта Республики Саха (Якутия);
- Управление физической культуры и массового спорта Республики Саха (Якутия);
- Федерация автомобильного спорта и мотоциклетного спорта РС(Я);
- Администрация МР «Олекминский район» РС(Я);
- Комитет «Хаар айан» при ФАСМС РС(Я).

6. КСК. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА.

6.1. Право принятия окончательных решений по всем вопросам применения спортивной регламентации в Чемпионате имеет Коллегия спортивных комиссаров, далее (КСК) КСК Чемпионата:

- рассматривает заявления и протесты, поданные Участниками в ходе Чемпионата, касающиеся общих вопросов его проведения;
- принимает окончательные решения в случае спорных вопросов при применении настоящего Регламента;

6.2. Все решения КСК Чемпионата, влияющие на определение классификации или иным образом затрагивающие интересы всех или отдельных Участников, подлежат обязательной публикации в виде бюллетеней.

6.3. Официальные лица:

Руководитель соревнования, главный судья	Барашков И.Ф.	ФАСМС РС(Я) Комитет «Хаар айан»
Председатель Коллегии спортивных комиссаров	Оготовоев С.М.	ФАСМС РС(Я)
Заместитель главного судьи, старший судья	Харитонов М.Р.	Комитет «Хаар айан»
Главный секретарь	Оконешникова Н.Е.	
Судьи	Бугаев С.В. Романов С.С.	
АП, секретариат	Кривошапкина И.Н., Макарова Н.С.	
ТИ	Румянцев Ю.А.	



7. ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЯ.

7.1. Расписание соревнования:

Дата	Время	Мероприятие	Место
15 февраля	09:00	Начало приёма заявок.	е-mail: Nura05091982@mail.ru тел: 8984-123-99-09
1 марта	23:00	Окончание приёма заявок.	
2 марта	19:00	ВКС совещание с представителями команд и участниками.	г.Якутск, (место проведения по согласованию)
13 марта		День приезда участников.	
14 марта		ЧР ПО ТРОФИ-РЕЙДАМ «ХААР АЙАН - ГРАН ПРИ ЯКУТИИ 2026»	
	09:00	Заезд в регистрационную площадку ЧР.	Регистрационная площадка ЧР, г. Олекминск.
	09:00	Начало административной и технической комиссии.	Регистрационная площадка ЧР.
	10:30	Окончание административной и технической комиссии.	Регистрационная площадка ЧР.
	11:00	Построение.	По согласованию.
	11:30	Парад участников по маршруту: «Олекминск - Зимний Мунку парк» 12 км.	По согласованию.
	13:00	Торжественное открытие ЧР.	Центральная площадка ЧР.
	14:00	Соревнования этапов ЧР: «Драг-рейсинг» I, II гр. «Экстрим гонки» ближняя дистанция I, II гр. Дополнительный этап «Автоледи»	Специальные участки этапов.
	18:00	Подведение итогов. Награждения.	Центральная площадка ЧР.
15 марта		ЧР ПО ТРОФИ-РЕЙДАМ «ХААР АЙАН - ГРАН ПРИ ЯКУТИИ 2026»	
	09:00	Заезд в регистрационную площадку ЧР.	Регистрационная площадка ЧР, Зимний Мунку парк.
	10:00	Начало общего брифинга, жеребьевки.	Центральная площадка ЧР.
	11:00	Соревнование этапов ЧР: «Экстрим гонки» средняя дистанция I, II гр. «Кольцевая гонка» дальняя дистанция I, II гр. Дополнительный этап «Любительский»	Специальные участки этапов.
	16:00	Подведение итогов. Награждения. Розыгрыш призов. Закрытие ЧР.	Центральная площадка ЧР.

7.2. Организатор вправе **внести изменения** в программу и расписание соревнования, о чём все Участники будут заблаговременно проинформированы.

7.3. Официальное время соревнования – Якутск (GMT+9).

7.4. Официальный язык соревнования – якутский, русский.



8. АДМИНИСТРАТИВНАЯ ПРОВЕРКА.

- 8.1. Все экипажи, принимающие участие в соревновании, должны пройти Административную проверку (АП) и Техническую инспекцию (ТИ), в соответствии с расписанием. Факт и время явки фиксируется.
- Экипажи, **не прошедшие** Административную проверку и Техническую инспекцию в назначенное время, **не допускаются** к старту соревнования. Исключением являются форс-мажорные обстоятельства, признанные таковыми Руководителем соревнования либо Коллегией Спортивных комиссаров.
 - Расписание прохождения Административной Проверки и Технической Инспекции является неотъемлемой частью Регламента. Опоздание на АП, ТИ или дополнительную ТИ в пределах времени работы судей пенализируется в размере 20% от заявочного взноса. Денежная сумма должна быть уплачена до старта соревнования.
- 8.2. При АП, заявители или их представители, обязаны предоставить следующие документы:
- паспорт гражданина РФ;
 - водительское удостоверение Пилота;
 - регистрационные документы на транспортное средство;
 - медицинский опросный лист для участия в соревновании (Приложение №4);
 - страховую квитанцию спортивной защиты от несчастных случаев при занятиях спортом;
 - наличные денежные средства в сумме 5000 рублей для оплаты стартового взноса.
- 8.3. Во время АП, ТИ Организатор предоставляет Заявителям:
- Сертификат участника, бортовые номера, флаги, наклейки, эмблемы и пр.

9. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ.

- 9.1. В процессе АП Заявители либо их представители обязаны предоставить заявленное на участие в соревновании транспортное средство на ТИ.
- 9.2. На ТИ проводится проверка транспортного средства на соответствие техническим требованиям для соответствующих классов. На предоставленном к ТИ транспортном средстве должна быть размещена реклама и стартовые номера в соответствии со схемой размещения рекламы (приложение № 8 Регламента).
- 9.3. Факт предоставления Заявителем транспортного средства на ТИ расценивается как заявление о соответствии данного транспортного средства требованиям Технического регламента.
- 9.4. Проводится маркировка шин, мостов и карбюратора. Маркировка должна сохраниться до конца соревнований.
- 9.5. По окончании ТИ, если транспортное средство признано не соответствующим требованиям Технического регламента, Председатель ТИ, может назначить срок для устранения несоответствий, и провести дополнительную ТИ не позднее, чем за 1 час до старта соревнования. Либо, при невозможности вышеперечисленного, не допустить к участию в соревновании (вопрос о возврате стартового взноса в этом случае решает КСК).
- 9.6. Дополнительные проверки технического состояния транспортного средства могут быть назначены Руководителем соревнования либо решением КСК в любое время на протяжении всего соревнования.
- 9.7. **Всем участникам прошедшим ТИ, допущенным к Чемпионату, запрещается вносить изменения в автомобили. Это касается: двигателя ТС, раздаточной коробки, мостов, колес, шин и других частей автомобиля.**



10. АВТОМОБИЛИ.

- 10.1. К участию в соревнованиях допускаются полно приводные автомобили УАЗ соответствующие **Техническим требованиям** к ТС для ТР в соответствии РАФ.
(Приложение № 6)
- 10.2. Технический комиссар имеет право не допустить к участию в соревновании транспортные средства, не соответствующие **Техническим требованиям** к ТС для ТР в соответствии РАФ.
(Приложение № 6)

11. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ. СТРАХОВАНИЕ УЧАСТНИКОВ.

- 11.1. Организатор обеспечивает предстартовый медицинский контроль и оказание оперативной медицинской помощи Участникам во время проведения соревнований.
- 11.2. Участник должен с собой иметь автомобильную аптечку первой помощи.
- 11.3. Личное страхование «**Спортивная защита**» от травм и несчастных случаев обязательно для всех Участников соревнования. Наличие страхования действующих во время соревнований по автомобильному спорту, контролируется Организатором на АП.
- 11.4. Организатор, не несёт, какой бы то ни было ответственности, за какой бы то ни было ущерб, причиненный Участником/Участниками третьим лицам, либо за ущерб, причиненный третьими лицами Участнику/Участникам. Ответственность за ущерб, причиненный Участниками третьим лицам в любое время до старта и после финиша соревнования, страхуется Участниками самостоятельно.
- 11.5. Участник, подписавший Заявочную форму, принимает на себя все риски и все бремя ответственности за свои действия (бездействия), повлекшие какой-либо ущерб, в том числе причинение вреда здоровью или жизни, третьим лицам, включая Официальных лиц соревнования.
- 11.6. Организатор не несет ответственность за отсутствие у Участника/Участников информации, доводимой до их сведения на Брифинге, вне зависимости от причин отсутствия Участника /Участников на Брифинге.

12. УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ.

- 12.1. В ЗЧР участвуют экипажи, подавшие заявки с 15.02.2026 по 01.03.2026. Заявки принимаются согласно Регламенту ЧР.
 - разделение на две группы **предусматривается.**
- 12.2. Пилот, для участие в ЧР, должен направить в адрес Организатора Nura05091982@mail.ru заполненную по установленной форме заявку.
- 12.3. Допуск к ЧР получают экипажи, прошедшие ТИ, АП, из них:
 - **I группа** – автомобили с карбюраторными системами подачи топлива;
 - **II группа** – автомобили с инжекторными системами подачи топлива;
 - «**Автоледи**» – (женщины) автомобили с любыми системами подачи топлива;
 - «**Любительский**» – модификация, класс автомобиля не регламентируется.
- 12.4. Улусное (городское) Управление физической культуры и спорта утверждает заявку участника, печатью и подписью начальника управления спорта.
- 12.5. Организатор соревнования может отказать в приеме заявки. В таком случае он должен известить претендента в течение 2 дней после получения заявки, но не позднее 3 дней до начала соревнования, обосновав причины такого отказа. (ст.74 СК РАФ).
- 12.6. Состав одного экипажа:
 - Пилот (командир) – имеющий водительское удостоверение категории «В».
 - Штурман - старше 18 лет. Наличие водительского удостоверения необязательно.



- 12.7. Все участники, обязаны иметь специальную **единую форму экипажа**. При несоблюдении данного пункта – **не допуск** к соревнованию.
- 12.8. Став участником ЧР, все члены экипажа, принимают на себя обязательство неукоснительно соблюдать требования настоящего Регламента с момента прибытия на Регистрацию и до официального закрытия ЧР и отъезда из базового лагеря.
- 12.9. Заявочный, стартовый взнос за каждый заявленный экипаж, полностью освободивший места, под обязательную рекламу, предложенную организатором составляет 5000 руб. Для женского этапа стартовый взнос за каждый заявленный экипаж 2000 руб. Любительском этапе стартовый взнос взимается, если заезд на коммерческой основе.
- 12.10. Оплата заявочного взноса производится наличными деньгами при регистрации Участников в секретариате соревнования.
- 12.11. Для автомобилей с надписями, наклейками торгового знака, логотипа и не являющиеся партнерами соревнования бренды, заявочный взнос с экипажа составляет 10.000 рублей.
- 12.12. С автомобилями официальных партнеров соревнования с спонсорскими контрактами, заявочный взнос не взимается. Однако распространяется ограничение на количество экипажей от официальных партнеров, не более одного экипажа.
- 12.13. В случае отказа от размещения обязательной рекламы, предложенной Организатором, Участник оплачивает взнос в размере 10.000 руб.
- 12.14. Въезд в базовый лагерь **разрешен исключительно** для транспортных средств (ТС) Участников Чемпионата и организационного комитета. Все (ТС) должны быть заранее зарегистрированы (в срок до 01.03.2026 г.), и обязаны получить соответствующий пропуск.
- 12.15. Для автомобилей техподдержки въезд в базовый лагерь разрешается **только при необходимости** ремонтных работ.
- 12.16. Для всех команд возлагается полная ответственность за соблюдение экологических и дисциплинарных норм поведения, установленных настоящим Регламентом.
- 12.17. При обстоятельствах невозможности участия ранее заявленного Пилота, о замене другим Пилотом полную ответственность за данное решение несут лично члены экипажа.
- 12.18. После заезда на базовую площадку или после регистрации АП, ТИ при выходе из строя автомобиля участника, замена другим автомобилем **запрещается**.

13. ОТБОРОЧНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ.

- 13.1. Отборочный этап не проводится.

14. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.

- 14.1. Экипаж, стартовавший на СУ, но не продвинувшийся далее специального промаркированного места или не финишировавшие получает низшее очко.
- 14.2. Во всех этапах зачет проводится по результатам преодоления СУ или ТТ и определяются согласно правилами этапа.
- 14.3. В парных стартах если второй участник не вышел на старт, победа присуждается первому.
- 14.4. Если два или более экипажа финишируют на финишной черте одновременно ровно, им будут присуждены места за прохождение СУ согласно списку очередности подачи заявки на участие в данном соревновании.



15. УСЛОВИЕ ЗАЧЕТА.

- 15.1. ЧР разыгрывается в абсолютном личном зачете.
- 15.2. Результатом Пилота на каждом этапе ЧР являются очки, которые начисляются в зависимости от итогов финиша.
- 15.3. Итоговым результатом Пилота в ЧР является сумма очков, полученных им на всех этапах ЧР.
- 15.4. В итоговом протоколе при равенстве очков преимущество получает Пилот, занявший более высокое место в этапах.
- 15.5. При равенстве итоговых очков у двух и более Пилотов перед заключительным этапом, высшее место занимает спортсмен, занявший высшее место на заключительном этапе ЧР.

16. НАГРАЖДЕНИЕ.

- 16.1. Общий конкурс за лучшее оформление автомобиля по теме «Лучший брендинг». Награждаются дипломами, поощрительными призами от спонсоров.
- 16.2. Дополнительный этап «Автоледи» (драг-рейсинг, экстрим-гонки)
Экипажам победителям присуждаются I – II – III места, награждаются призами от спонсоров и медалями ФАСМС РС(Я).
- 16.3. Дополнительный этап «Любительский» (экстрим-гонки)
Экипажам победителям присуждаются I – II – III места, награждаются призами от спонсоров и медалями ФАСМС РС(Я).
- 16.4. I этап «Драг-рейсинг» (ближняя дистанция), (I группа, II группа)
Экипажам победителям присуждаются I – II – III места, награждаются призами от спонсоров и медалями Министерство спорта РС(Я).
- 16.5. II этап «Экстрим гонки» (средняя дистанция), (I группа, II группа).
Экипажам победителям присуждаются I – II – III места, награждаются призами от спонсоров и медалями Министерство спорта РС(Я).
- 16.6. III этап «Экстрим гонки» (дальняя дистанция), (I группа, II группа).
Экипажам победителям присуждаются I – II – III места, награждаются призами от спонсоров и медалями Министерство спорта РС(Я).
- 16.7. IV этап «Круговая гонка» (дальняя дистанция), (I группа, II группа)
Экипажам победителям присуждаются I – II – III места, награждаются призами от спонсоров и медалями Министерство спорта РС(Я).
- 16.8. Экипажам I, II группы набравшим наименьшую сумму баллов по итогам I, II, III, IV этапов ЧР присуждаются:
 - Штурманом – номинации «Лучший штурман Зимнего Чемпионата Республики по трофи-рейдам «Хаар айан Гран-при Якутии 2026»
 - Пилотам – спортивные звания «Победитель Зимнего Чемпионата Республики по трофи-рейдам **«Хаар айан Гран-при Якутии 2026» - ЧЕМПИОН РЕСПУБЛИКИ.**
- 16.9. Главные супер призы присуждаются лично для Пилотов. (I группа, II группа)



17. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ.

- 17.1. Все экипажи, принимавшие участие в соревновании, награждаются Сертификатами Участника Зимнего Чемпионата Республики Саха (Якутия) по трофи-рейдам «Хаар айан Гран-при Якутии 2026»
- 17.2. Пилотам 3 раза занявшим I место на основных этапах ЧР независимо от года проведения, присуждается ведомственный знак ФАСМС РС(Я) «Мастер Хаар айан».
- 17.3. Пилотам 2 раза занявшим I место на основных этапах ЧР независимо от года, присуждается ведомственный знак ФАСМС РС(Я) «Кандидат в мастера Хаар айан».
- 17.4. Занявшим итоговые первые места согласно Единой Всероссийской Спортивной Классификации Министерства Спортa Российской Федерации (далее ЕВСК) присваиваются следующие спортивные разряды по автомобильному спорту Российской Автомобильной Федерации (1660005511Я) от имени Федерации автомобильного спорта и мотоциклетного спорта Республики Саха (Якутия).
- третий спортивный разряд;
 - второй спортивный разряд;
 - первый спортивный разряд.
- 17.5. «Первый спортивный разряд» и Звание «Кандидат в мастера спорта» присваивается Министерством физической культуры и спорта РС(Я) по виду спорта «Автомобильный» (1660005511Я), согласно ЕВСК Министерства Спортa Российской Федерации.
- 17.6. Звание «Мастер спорта» получают только при победе на Официальных Российских соревнованиях по автомобильному спорту.
- 17.7. В дополнительных этапах присвоение спортивных разрядов, званий не предусматривается.



18. ЭТАПЫ СОРЕВНОВАНИЯ.

18.1

КОНКУРС «ЛУЧШИЙ БРЕНДИНГ»

1). Конкурс по брендингу автомобиля направлен на создание уникального стиля команды, ливрей (окраски) автомобиля команды и спонсорскую интеграцию. Они включают разработку визуальной айдентики, оклейку машин и дизайн экипировки, формы одежды что важно для привлечения спонсоров и фанатов.

Цели конкурса:

- Повышение узнаваемости команды, спонсора, торгового знака, компании или населенного пункта и.т.д. через использование автомобиля участника как мобильного носителя рекламы.
- Формирование автомобильной культуры и уникального стиля команды.
- Развитие креативных подходов к оформлению транспортных средств и экипировки команды.

2). По итогам конкурса и решением жюри победителям присуждаются специальные номинации по направлению «Лучший брендинг».

3). Участвуют все экипажи соревнования ЧР.

18.2

I ЭТАП «ДРАГ-РЕЙСИНГ»

СУ дистанция 1/8 мили 201 метр (I группа, II группа).

1). Количество участников – по поступившим заявкам для участия в ЧР.

2). Гонка на ускорение по прямой дорожке.

3). Старт 2 автомобилей одновременно (по двум дорожкам).

4). На старте члены экипажа находятся в внутри автомобиля, пристегнуты и в защитных шлемах.

5). Старт участников по порядку с первого начинающегося номера, определенного по жеребьевке.

1). Брифинг перед стартом.

2). Зачет личный.

3). Экипажам победителям присуждаются I – II – III места.

4). Экипажи, занявшие с 1 по 5 места, получают баллы согласно итоговым местам. Остальные экипажи начиная с 6 места получают по 6 баллов.

5). Баллы суммируются в общий протокол.



18.3

II ЭТАП «ЭКСТРИМ ГОНКИ» СУ ближняя дистанция свыше 500 м. (I группа, II группа).
<ol style="list-style-type: none">1). Количество участников - по поступившим заявкам для участия в ЧР.2). Жеребьевка.3). Брифинг перед стартом.4). Участвуют все члены экипажа.5). Все экипажи стартуют одновременно.6). Гонка по преодолению снежной целины.7). На старте экипаж находится внутри автомобиля с работающим двигателем.
<ol style="list-style-type: none">1). Зачет личный.2). Экипажам победителям присуждаются I – II – III места.3). Экипажи, финишировавшие с 1-го по 5 -й получают баллы согласно очередности финиша. Остальные экипажи начиная с 6 получают по 6 баллов.4). Баллы суммируются в общий итоговый протокол.

18.4

III ЭТАП «ЭКСТРИМ ГОНКИ» СУ ближняя дистанция свыше 800 м. (I группа, II группа).
<ol style="list-style-type: none">1). Количество участников – по поступившим заявкам для участия в ЧР.2). Брифинг перед стартом.3). Жеребьевка.4). Участвуют все члены экипажа.5). Все экипажи стартуют одновременно.6). Гонка по преодолению снежной целины.7). На старте экипаж находится внутри автомобиля с работающим двигателем.
<ol style="list-style-type: none">1). Брифинг перед стартом.2). Зачет личный.3). Экипажам победителям присуждаются I – II – III места.4). Экипажи, финишировавшие с 1-го по 5 -й получают баллы согласно очередности финиша. Остальные экипажи начиная с 6 получают по 6 баллов.4). Баллы суммируются в общий итоговый протокол.



18.5

IV ЭТАП «КОЛЬЦЕВАЯ ГОНКА»
СУ дальняя дистанция свыше 1500 м. (I группа, II группа).

- 1). Количество участников – по поступившим заявкам для участия в ЧР.
- 2). Жеребьевка.
- 3). Брифинг перед стартом.
- 4). Кольцевая гонка.
- 5). Дистанция примерно до 6 км.
- 6). Количество экипажей - 15
- 7). Финиш определяется по пересечению финишной линии (отметки).
- 8). На старте экипаж находится внутри автомобиля с работающим двигателем.

- 1). Зачет личный.
- 2). Экипажам победителям присуждаются I – II – III места.
- 3). Экипажи, финишировавшие с 1-го по 5 -й получают баллы согласно очередности финиша. Остальные экипажи начиная с 6 получают по 6 баллов.
- 4). Баллы суммируются в общий итоговый протокол.

18.6

Дополнительный ЭТАП «АВТОЛЕДИ»
специальные участки (СУ)

- 1). Количество участников – по поступившим заявкам для участия в этапе «Автоледи».
- 2). Этапы: «Драг-рейсинг», «Экстрим-гонки».
- 3). Все правила, условия дополнительного этапа согласно Регламенту ЧР.
- 4). Экипажам победителям присуждаются I – II – III места.

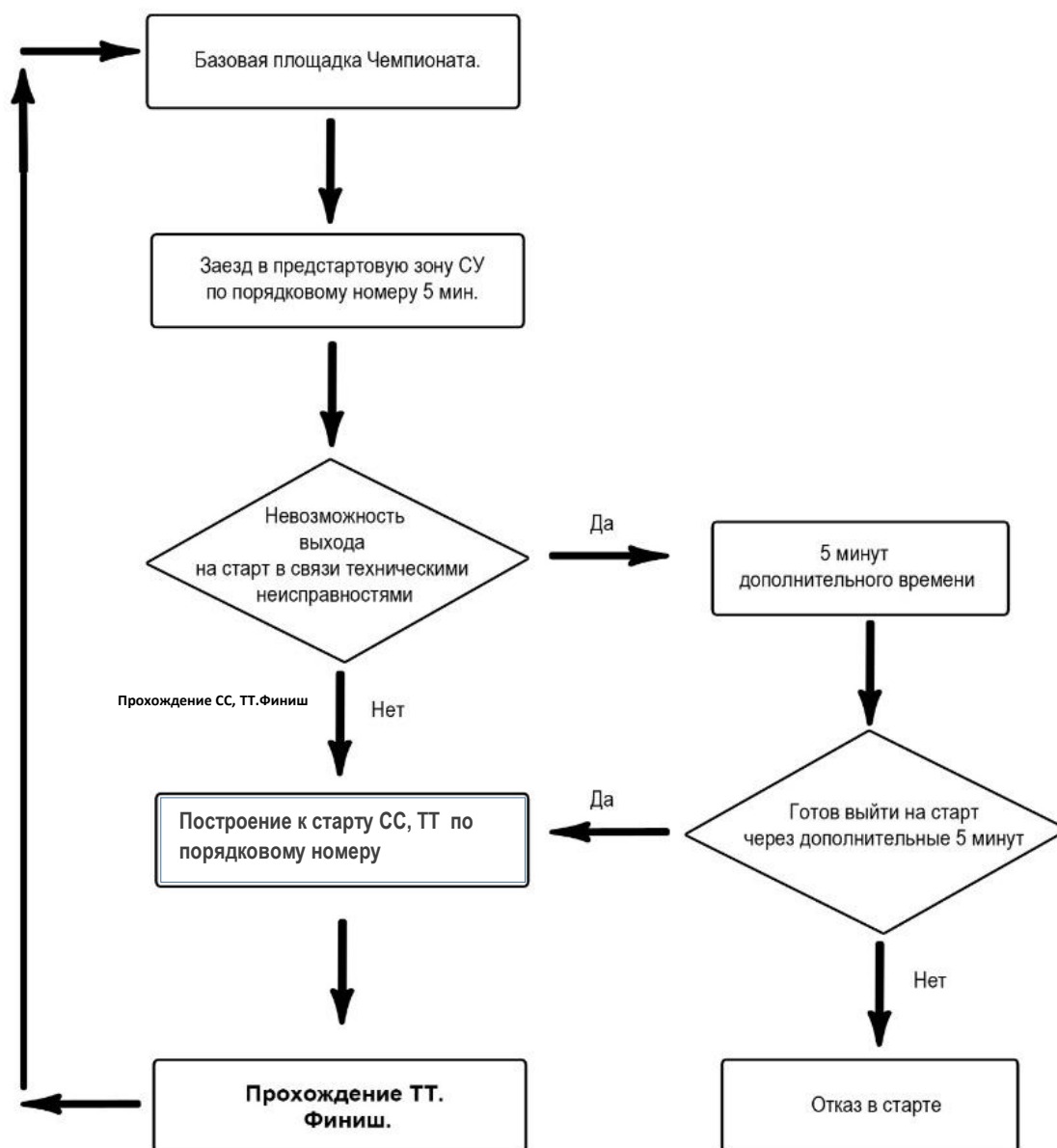
18.7

Дополнительный ЭТАП «ЛЮБИТЕЛЬСКИЙ»
(модификация, класс автомобиля не регламентируется)

- 1). Количество участников – по поступившим заявкам для участия в этапе «Любительский».
- 2). Этап: «Экстрим-гонки».
- 3). Все правила, условия дополнительного этапа согласно Регламенту ЧР.
- 4). Экипажам победителям присуждаются I – II – III места.



19. ПРАВИЛА ДЛЯ СУ.



- Перед стартом транспортное средство Участника находится на стартовой линии, в заведенном состоянии. Пилот и члены экипажа находятся внутри автомобиля, пристегнутыми и в защитных шлемах. Старт экипажей на СУ производится по указанию судьи старта в момент опускания стартового флага.

- Судьи финиша делают отметку по стартовым номерам участников, когда транспортные средства Участников пересекают финишную черту. Автомобиль полностью останавливается, Пилот и члены команды находятся внутри транспортного средства до тех пор, когда старший судья финиша не разрешит выезд на базовую площадку. Средняя стойка транспортного средства должна пересечь финишную линию.

- Команда не стартовавшая в течении 5 минут, после того как финишировал предыдущий экипаж, будет классифицироваться как не вышедшая на старт.



- Команде не имеющей возможности стартовать по причине технических и прочих проблем, после построения к старту, предоставляются дополнительные 5 минут для устранения неисправности. Для этого один из членов команды должен заранее сообщить старшему судье старта или финиша. Старшие судьи старта и финиша, согласовав по радиосвязи засекают время. В случае, если участник так и не смог приступить к прохождению СС, ТТ будет рассматриваться, как невыход на старт.
- Участник покинувший СУ без уведомления и разрешения Руководителя соревнования или Главного судьи будет дисквалифицирован.
- Все такелажное оборудование, должно быть надежно закреплено во время старта и финиша на СУ.
- Для прохождения СУ разрешено использовать только оборудование, находящееся в транспортном средстве Участника.
- СУ могут быть ограничены/отмечены - колышками, флажками, сигнальной лентой или определяться как видимая колея.
- В ситуации, когда транспортное средство Участника сносит на оградительную ленточку/вешку или транспортное средство Участника "проскальзывает" под ленточку всеми 4-мя колесами, при этом колеса вывернуты в противоположную сторону, пенализация за «выезд всеми колесами за пределы трассы» не применяется. Пенализация применяется за разорванную оградительную ленту и/или ограничительный специальный финишный снежный сугроб.
- **Запрещено** в одновременном групповом старте, **при движении, выходить из транспортного средства**, если транспортное средство вышло из строя. Выход разрешается только при безопасной обстановке, по решению самого Пилота.
- Участники соревнования должны немедленно освободить трассу по требованию судей СУ или иного Официального лица мероприятия.
- Все передвижения транспортных средств Участников в процессе проведения соревнования осуществляются с включённым ближним светом.
- Отклонение от установленной трассы, а также не прохождения СУ влечет незачет результата СУ.
- Обязательства организаторов не распространяется на естественный ландшафт трассы соревнований, также, организаторы не отвечают за состояние трассы, если нарушена целостность в следствие нахождения животных, табуна лошадей, домашнего скота или одиночных следов легкой техники (снегохода и.т.д.) Детальная информация о способах обозначения трассы будет озвучена на Брифинге перед стартом.
- Все тяжелое оборудование должно быть надежно закреплено в транспортном средстве Участника. В случае невыполнения данного условия старший технический контролёр имеет право не допустить транспортное средство к участию в соревновании. Кроме того, транспортное средство может быть задержано судьями на старте СУ для устранения указанных недостатков под угрозой пенализации.
- **Организатор может отменить любой СУ в любое время, даже если некоторые участники уже прошли этот СУ**
- Руководитель соревнования после одобрения КСК, имеет право изменять или добавлять дополнительные правила, решать вопросы, специально не обозначенные данными правилами и назначать наказания, в соответствии со своим решением. Тем не менее, никакие правила не могут быть изменены постфактум и никакие правила не могут быть изменены без предварительного предупреждения всех участников соревнований.
- КСК может отменить, задержать или сократить мероприятие без предупреждения в случае непредвиденных обстоятельств. В этом случае никакие жалобы рассмотрены не будут.



20. ЭВАКУАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ УЧАСТНИКОВ.

- 20.1. В случае поломки транспортного средства Участника, по запросу Участника или по окончании прохождения СУ, организатор мероприятия окажет помощь с доставкой транспортного средства к ближайшей доступной дороге или на базовую площадку, после чего участник может провести необходимый ремонт, чтобы продолжить участие в соревновании.
- 20.2. Во время прохождения СУ никакой другой помощи от организаторов и других Участников не предусмотрено. Участники должны рассчитывать на собственные силы во время прохождения СУ.
- 20.3. Транспортное средство Участника (экипажа) во время прохождения СУ соревнования, если ремонт невозможен, экипаж будет считаться вышедшим из соревнования.
- 20.4. В отдельных случаях эвакуация может быть обеспечена на коммерческой основе.

21. ПИТАНИЕ И ТОПЛИВО.

- 21.1. Каждый экипаж обязан иметь оборудование, необходимое для ремонта в полевых условиях (домкрат, буксирная лента, итд), а также однодневный запас продуктов питания и питьевой воды.
- 21.2. Все транспортные средства должны быть обеспечены запасом топлива. Дозаправка транспортного средства топливом возможна на ближайших АЗС.

22. ЭКОЛОГИЯ. БЕЗОПАСНОСТЬ.

- 22.1. Лица, нарушающие природоохранное законодательство и причиняющие вред окружающей природной среде и здоровью человека, несут дисциплинарную, административную либо уголовную, гражданско-правовую и материальную ответственность в соответствии с Законодательством Российской Федерации. Действие Законодательства РФ относится как к резидентам, так и к нерезидентам РФ.
- 22.2. Запрещено использование **открытого огня** в Базовом лагере в период проведения соревнования.
- 22.3. На протяжении всего соревнования запрещен слив на землю технологических жидкостей (масла, топлива и т.п.), выбрасывание, сжигание и/или закапывание какого-либо мусора. В каждом базовом лагере будет организовано «официальное» и единственное место для сбора мусора.
- 22.4. По решению официального врача соревнования любой Участник/экипаж может быть не допущен к старту в следующих случаях:
- отсутствует аптечка;
 - имеются признаки алкогольного, наркотического опьянения у членов экипажа;
 - имеются медицинские показания для оказания неотложной медицинской помощи.
 - по решению официального врача соревнования может быть остановлено движение по СУ любого Участника/экипажа в том случае, когда имеются медицинские показания для оказания неотложной медицинской помощи.
- 22.5. Участникам и гостям соревнования, получившим пропуск на проезд в Базовый лагерь, запрещается передвигаться на автомобиле по Базовому лагерю, без особой необходимости.
- 22.6. На всей территории Базового лагеря на все время проведения соревнования устанавливается ограничение скорости 5 км/ч.



23. ПЕНАЛИЗАЦИЯ И ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ

23.1. СУ могут включать дополнительные пенализации, о которых участники будут проинформированы заранее.

23.2. Дисквалификация (на основании СК РАФ п.п.50, 51, 52, 58, 123, 141, 151, 152)

Безоговорочная дисквалификация применяется в следующих случаях:

- за словесные оскорбления Судей, зрителей, Участников и Официальных лиц мероприятия.
- за попытки влиять на решения, вмешательство в принятие решений судьи и КСК.
- за преднамеренную порчу автомобиля другого участника.
- за употребление Участниками алкоголя или наркотиков.
- за разбрасывание мусора в лагере и на пути следования.
- за несоблюдение правил мероприятия, отказ от выполнения требований и указаний Официальных лиц мероприятия.

23.3. Дисквалификация со сроком на 2 года применяется:

- при грубом несоблюдении общих правил.
- при несоблюдении техники безопасности, повлекшее непредвиденные обстоятельства.
- за антипропаганду по имиджу ЧР.

23.4. При дисквалификации Заявочный взнос не возвращается.

24. ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ.

24.1. Судейство во время соревнования обеспечивается Организатором. Организатор обязан обеспечить Участникам равные условия. Это обязательство не распространяется на состояние трассы соревнования.

24.2. Участник, не оплативший денежную пенализацию, к последующим стартам не допускается.

24.3. Факты нарушения настоящего Регламента и его Приложений рассматриваются КСК только на основании заявлений Официальных лиц и/или протестов Участников.

24.4. Протесты подаются только в письменной форме судье при Участниках, Руководителю соревнования, Главному секретарю или Председателю КСК, а также Спортивным комиссарам и адресуются Руководителю соревнования.

24.5. Протест подается отдельно от имени одного экипажа.

24.6. Протест должен содержать ссылку на пункт Регламента или его Приложений, который, по мнению Участника, был нарушен другим Участником, и подтверждение факта данного нарушения. В качестве дополнительной информации нарушения могут рассматриваться фото и видеоматериалы, а также свидетельские показания. В случае обнаружения КСК обмана, Участники, виновные в таком обмане, будут безусловно исключены из соревнования.

25.7. Подача протеста сопровождается денежным залогом в размере **50% от базового Заявочного взноса**, возвращаемым подателю протеста в случае удовлетворения последнего. Сумма денежного залога вносится в секретариат соревнования, о чем на протесте ставится соответствующая отметка.

25.8. Срок подачи протеста – 30 минут с момента публикации результатов для каждого СУ, по итогам которого(ой) подается протест.

25.9. КСК рассматривает поступившие протесты Участников и заявления Официальных лиц в разумные сроки, достаточные для изучения всех обстоятельств по протесту, заявлению.

25.10. Заявление об ошибках в подсчете результатов не является протестом и не требует Денежного залога. Подобные заявления подаются только Судье при Участниках.



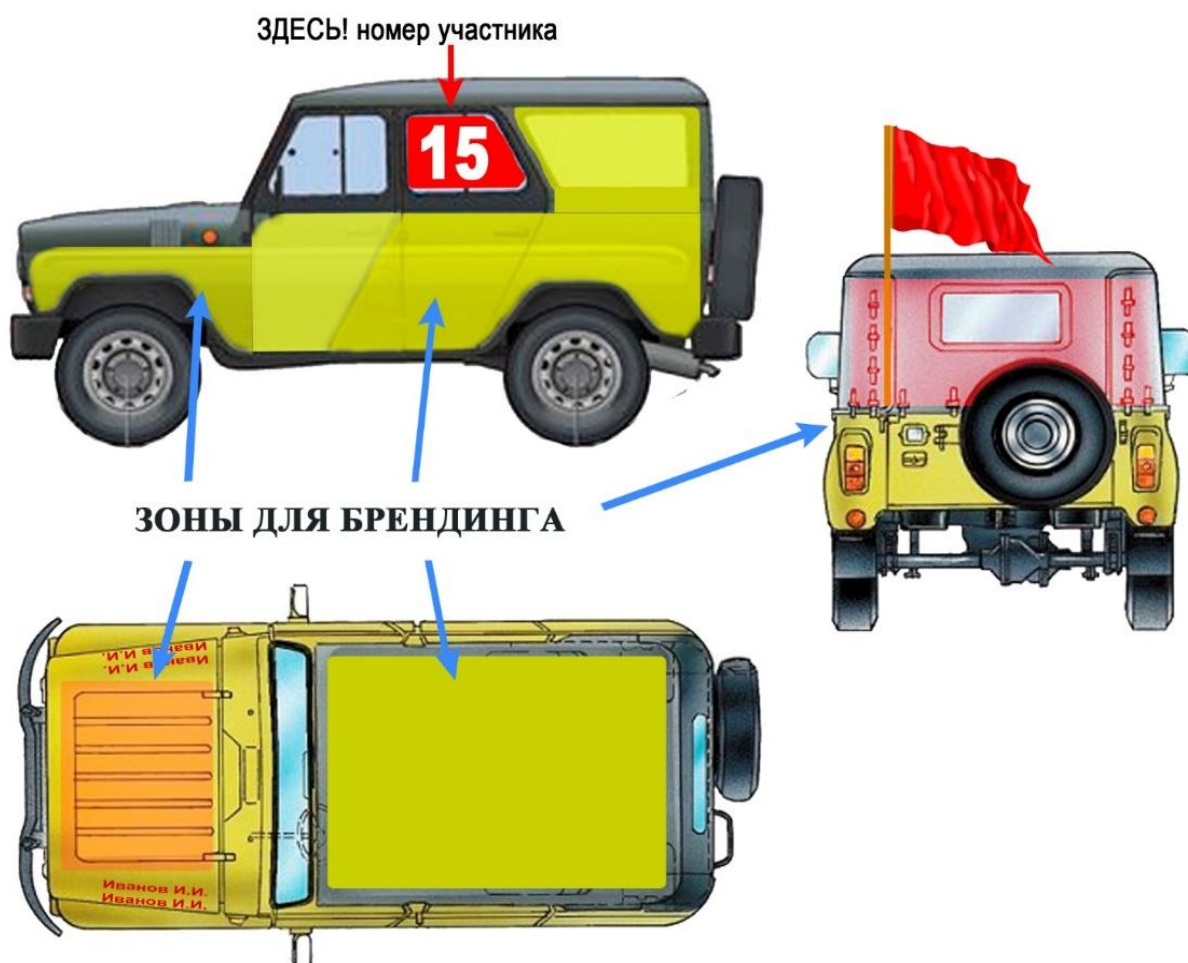
25. ИДЕНТИФИКАЦИЯ

25.1. Фамилия, имя Пилота, на легковых ТС должны располагаться с обеих сторон на передних крыльях, для грузопассажирских ТС на передних дверях.

25.2. Флаги должны быть закреплены на задней части транспортного средства. Размеры флагов стандартные, но не больше 90x135 см.

25.3. За отсутствие во время соревнования любого из вышеуказанных элементов взимается штраф в размере 20% от Заявочного взноса.

26. ЗОНЫ ОФОРМЛЕНИЯ. НОМЕР УЧАСТНИКА.



27. ПРИЛОЖЕНИЯ

- Приложение № 1 – Заявка на участие.
- Приложение № 2 – Пример предоставляемой фотографии экипажа.
- Приложение № 3 – Согласие на обработку данных.
- Приложение № 4 – Диагностический лист.
- Приложение № 5 – Медицинский опросный лист.
- Приложение № 6 – Технические требования к ТС для ТР в соответствии РАФ.
- Приложение № 7 – Термины, правила, условия.



Приложение №1 - Заявка на участие.

УТВЕРЖДАЮ:

Начальник Управления физической культуры
и спорта _____ улуса(города)

(подпись)

(Ф.И.О.)

МП.

**ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ
В ЗИМНЕМ ЧЕМПИОНАТЕ РЕСПУБЛИКИ
ПО ТРОФИ-РЕЙДАМ «ХААР АЙАН ГРАН-ПРИ ЯКУТИИ 2026»**

Фамилия Имя Отчество	<u>Пилот:</u> 1. _____ <u>Штурман:</u> 2. _____
Название экипажа, улус, город.	
Дата рожд. Пилота.	
Телефон Пилота.	
№ страхового полиса	
Марка, модель ТС,	
Двигатель.	Инжектор <input type="checkbox"/> Карбюратор <input type="checkbox"/>
Гос. регистрационный номер	

Мы, подписав эту заявку, **подтверждаем, что:**

1. Ознакомились с Техническим Регламентом настоящего соревнования и обязуемся выполнять все его требования, ПДД, а также требования судей и организаторов, непосредственно касающиеся участия нашего экипажа в данном соревновании.
2. Подтверждаем свое полное и безоговорочное согласие с тем, что во время любого движения в автомобиле в течение всего соревнования всю ответственность за сохранность автомобиля, а также жизнь и здоровье всех членов команды, включая пассажиров, несет член команды, выполняющий в этот момент обязанности Пилота – т.е. тот, кто управляет автомобилем. Ответственность за жизнь и здоровье всех членов экипажа, включая пассажиров, вне движения по трассе соревнования и вне автомобиля лежит на самих членах экипажа и пассажирах.
3. Обязуемся не предъявлять к организаторам никакие претензии по поводу ДТП во время участия в соревновании, к которым может оказаться причастным наш экипаж, и осознаем, что вся ответственность за каждое конкретное ДТП, в том числе ответственность перед третьими лицами, в случае нанесения им материального ущерба, а также вреда здоровью, целиком и полностью ложится на водителя, который будет признан виновным в данном ДТП соответствующими государственными органами.
4. Признаем за организаторами права на использование всех фото-видеоматериалов соревнования для пропаганды автомобильного спорта.

Пилот _____
(подпись)

Штурман _____
(подпись)



Приложение №2 – Пример предоставляемой фотографии экипажа.

ПРИМЕРЫ ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ ФОТОГРАФИЙ.

Форма одежды спортивная!

№1 Фото - со стороны Пилота



№2 Фото - со стороны Штурмана



№3 Фото – портретное.

Пилот.



№4 Фото – портретное.

Штурман.



№5 Фото – Автомобиль.

Вид спереди.



ALFA ROMEO/AFRCI

№6 Фото – Автомобиль.

Вид сзади.



ALFA ROMEO/AFRCI



Приложение № 3 - согласие на обработку данных.

СОГЛАСИЕ
на обработку персональных данных

Я, _____
,

(фамилия, имя, отчество)

зарегистрирован _____ (а) _____ по
адресу _____

(адрес регистрации)

_____ (документ, удостоверяющий личность, серия, номер, кем выдан и дата выдачи)

даю свое согласие ООО ФАСМС РС(Я), адрес: г.Якутск, ул.Ф.Попова 18, оф.15, на обработку моих персональных данных, содержащих:

Ф.И.О., дата рождения, паспортные данные, nickname, контактный телефон, факс, электронная почта, адрес места жительства, место работы, № страхового полиса (ОСАГО), дата выдачи страхового полиса (ОСАГО), № страхового полиса (от несчастных случаев), дата выдачи страхового полиса (от несчастных случаев).

Сведения об автомобиле: ФИО владельца, адрес, марка / модель транспортного средства, государственный номерной знак транспортного средства.

В письменной/ электронной/ устной (по телефону) форме.

Срок действия настоящего согласия

_____ (указать срок действия согласия)

Я оставляю за собой право отозвать свое согласие посредством составления соответствующего письменного документа, который может быть направлен мной по почте заказным письмом с уведомлением о вручении, либо вручен лично под расписку представителю ООО ФАСМС РС(Я).

Всю ответственность за неблагоприятные последствия отзыва согласия беру на себя.

Подтверждаю, что ознакомлен(а) с положениями Федерального закона от 27.07.2006 № 152-ФЗ «О персональных данных», с документами, устанавливающими порядок обработки персональных данных, а также с моими правами и обязанностями в этой области.

_____ (дата)

_____ (подпись)

_____ (Ф.И.О.)



Приложение № 4 – Диагностический лист.

ДИАГНОСТИЧЕСКИЙ ЛИСТ

	Легковой (КАРБЮРАТОР)
--	---------------------------------

	Легковой (ИНЖЕКТОР)
--	-------------------------------

	Грузопасс. (КАРБ.ИНЖ)
--	---------------------------------

ПЕРЕЧЕНЬ ДЛЯ ПРОВЕРКИ	Нормальный	Ремонт	Замена	Не применимо
Кузов				
Бампер передний				
Задний бампер				
Каркас безопасности				
Ремни безопасности				
Шлемы и экипировка				
Медицинская аптечка				
Огнетушитель				
Двигатель				
Воздушная система				
Система питания				
Тормозная система				
Рулевое управление				
КПП, раздаточная коробка				
Мосты				
Амортизаторы				
Пружины/рессоры				
Колесные диски				
Шины				

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ТИ

Подпись _____



Приложение № 5 – Медицинский опросный лист.

МЕДИЦИНСКИЙ ОПРОСНЫЙ ЛИСТ
для автомобильного спорта

Фамилия _____

Имя _____

Отчество _____

Возраст _____

Группа крови _____ **R-фактор** _____

Перенесенные заболевания _____

Хронические заболевания _____

Вопросы к спортсмену: (ответ Да или Нет отметить кружочком)

- Были ли у вас потери сознания, эпилепсия или судороги? Да / Нет
- Были ли сотрясения мозга или травмы головы? Да / Нет
- Страдаете ли вы сердечно-сосудистыми заболеваниями?
(гипертония, аритмия) Да / Нет
- Есть ли проблемы со зрением или слухом (некорректируемые)?..... Да / Нет
- Принимаете ли вы регулярно лекарственные препараты?..... Да / Нет
- Были ли хирургические операции в течение последних 6 месяцев?.... Да / Нет

Вся предоставленная мною информация является достоверной.

ФИО _____ **Подпись** _____

« _____ » _____ 202__ г.

«Согласовано»
Комитет спортивной техники РАФ
14 января 2026 г.

«Утверждено»
Совет РАФ по спорту
15 января 2026 г.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ ДЛЯ ТРОФИ-РЕЙДОВ

Данные Технические Требования (ТТ РАФ) описывают изменения только для автомобилей и вездеходов, участвующих в соревнованиях по автоспорту в дисциплине трофи-рейды. При внесении изменений в тормозную систему, рулевое управление, топливную систему, светотехническое оборудование, бампера, другие узлы и использовании автомобиля на дорогах общего пользования, необходимые согласования и разрешения изменений конструкции автомобиля в гос. органах ГИБДД являются исключительно обязанностью владельца автомобиля.

1. ОБОРУДОВАНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ (Для всех категорий)

1.1 КЛЕТКА БЕЗОПАСНОСТИ.

С **01.01.2026** все автомобили, впервые принимающие участие в Чемпионате России по трофи-рейдам и Кубке России по трофи-рейдам, должны быть оснащены каркасами, выполненными сертифицированными производителями.

Для автомобилей категории ТР1 – обязательно для Чемпионата России и Кубка России по трофи-рейдам, для прочих соревнований – рекомендуется. Для автомобилей категорий ТР2, Абсолютный и вездеходов ТР3 – обязательно.

1.2 КОНСТРУКЦИЯ.

Минимально должна присутствовать главная предохранительная дуга с задними подпорками и диагональным элементом. Возможное расположение диагонального(-ых) элемента(-ов) изображено: на Рис.1–3 – минимально необходимая схема.



Рис.1



Рис.2



Рис.3

- 1.2.1** Для автомобилей всех категорий, а также для автомобилей и вездеходов категорий ТР3 и Абсолютный обязательно наличие полной клетки безопасности (см. Рис.4, 5, 6). С 01.01.2026 данная схема является обязательной для всех транспортных средств, впервые принимающих участие в Чемпионате России и Кубке России по трофи-рейдам. С 01.01.2030 данная схема является обязательной для всех транспортных средств, участвующих в Чемпионате России и Кубке России по трофи-рейдам.

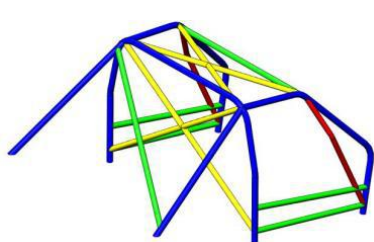


Рис. 4

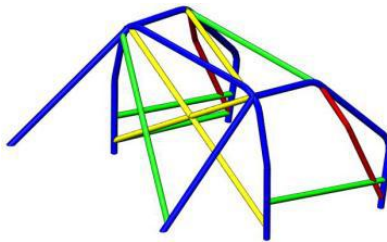


Рис. 5

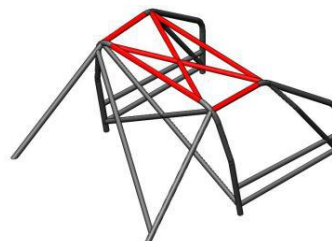


Рис. 6

1.2.2 Клетка может состоять из:

- 1 главной дуги, 1 передней дуги, 2 продольных элементов, 2 задних подпорок (Рис.1);
- 2 боковых дуг, 2 поперечных элементов, 2 задних подпорок (Рис.2);
- 1 главной дуги, 2 боковых полудуг, 1 поперечного элемента, 2 задних подпорок (Рис.3). Обязательно наличие диагонального(ых) элемента(ов), расположенных в соответствии с Рис. 4–6, а также диагонального(ых) элемента(ов) в районе крыши (см. Рис 7А, 7Б, 7В, 7Г).



Рис. 7А

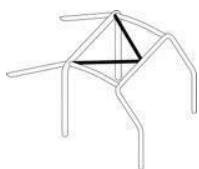


Рис. 7Б

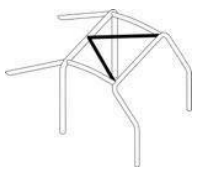


Рис. 7В



Рис.7Г

Каждый элемент клетки должен быть изготовлен из единого непрерывного отрезка трубы. Между собой отдельные элементы клетки могут соединяться с помощью сварки или разъемных соединений.

1.3 СЪЕМНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ.

Если при изготовлении клетки безопасности используются съемные элементы, используемые разъемные соединения должны соответствовать одному из следующих типов (рис.8А– 8Е):

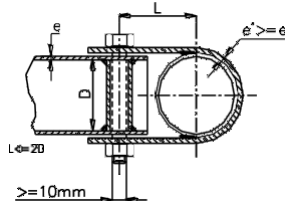


Рис. 8А

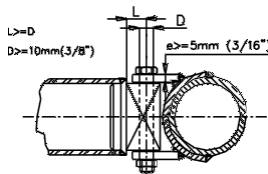


Рис. 8Б

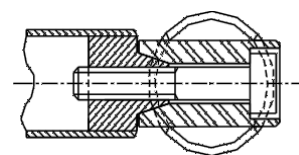


Рис. 8В

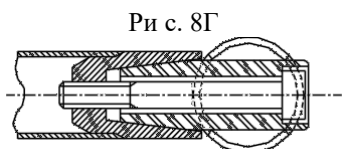
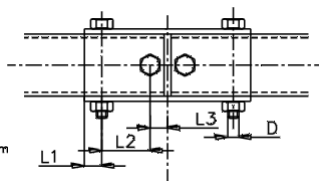
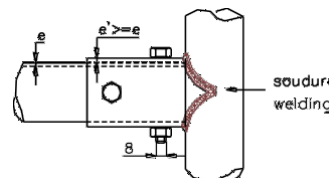


Рис. 8Г



L1=L3>18mm
L2>=36mm
D=8mm

Рис. 8Д

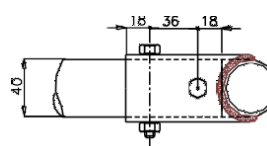


Рис. 8Е

Разъемные соединения должны располагаться строго по оси соединяемых труб. Они не должны быть обварены после соединения.

Болты и гайки должны иметь минимальное качество 8.8 (стандарт ISO).

1.4 УСТАНОВКА КАРКАСА БЕЗОПАСНОСТИ

1.4.1 Минимальные требования. Каркас должен быть расположен:

Передняя дуга – в передней части отсека экипажа, и ее форма должна следовать за стойками ветрового стекла и его верхнего края. Дуга может располагаться как внутри, так и снаружи кузова. При наружном расположении она должна находиться на расстоянии не более 60 мм от рамки ветрового стекла. Главная дуга – непосредственно (или как можно ближе) за спинками сидений экипажа (передними), максимально вертикально;

Наклонные распорки – должны образовывать в продольной плоскости с главной дугой угол не менее 30°, и крепиться над задней осью или за ней.

Возможное расположение элементов каркаса безопасности показано на рисунках 9А–9В.

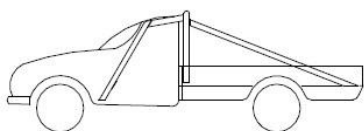


Рис. 9А

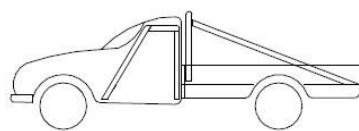


Рис. 9Б

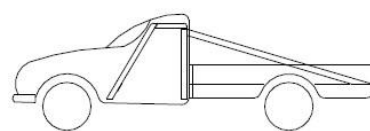


Рис. 9В

1.4.2 Каждая опора любой дуги или наклонных распорок должна включать усилительную пластину, толщиной, по крайней мере, 3 мм.

1.4.3 Каждая опора должна быть прикреплена, по крайней мере, тремя болтами к стальной усилительной 2 пластине толщиной, по крайней мере, 3 мм, и площадью, по крайней мере, 120 см², которая приварена или приклепана к кузову.

Рекомендуется: - Угол между 2 болтами (измеренный от оси трубы на уровне начала дуги, см. Рис 10) не должен быть менее 60 градусов.

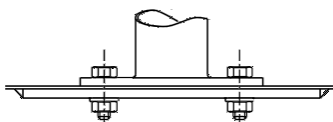
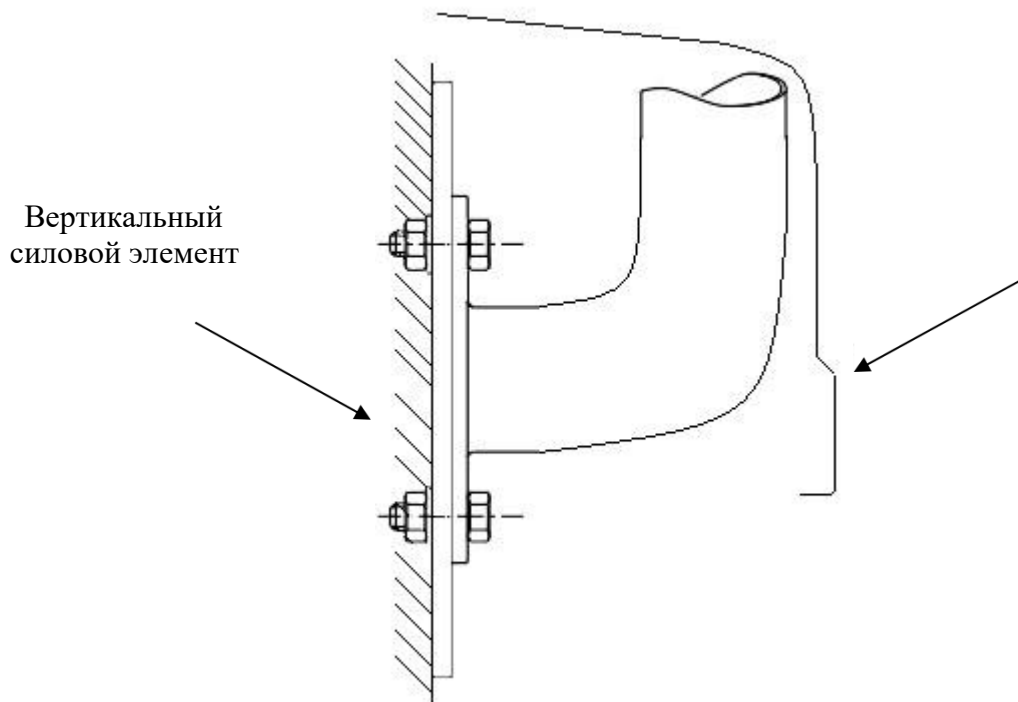


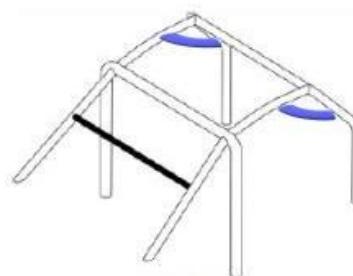
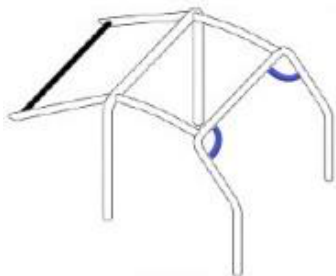
Рис.10

Допускается крепление передней дуги, при её наружном расположении к силовым вертикальным элементам кузова. При этом разрешается изменение передних крыльев – вырезание отверстий для прохода вертикальных элементов дуги.



1.4.4 В дополнение может использоваться большее количество креплений, монтажные пластины опор могут быть сварены с усилительными пластинами, а дуга (клетка) безопасности может быть приварена к вертикальным элементам кузова/шасси.

1.4.5 Разрешается применение дополнительных усилителей в качестве поручней для Первого и Второго пилота на основном каркасе безопасности. – используя тот же материал.



1.5 РАЗМЕРЫ ТРУБ И МАТЕРИАЛЫ.

Материал	Мин. предел прочности	Минимальные размеры (мм)	Применение
Холоднотянутая бесшовная труба из углеродистой стали с содержанием максимум 0.3 % углерода	350 кгс/ мм ²	45x2.5 или 50x2.0	Элементы каркаса, выделенные темным цветом на рисунках 1, 2, 3.
		38x2.5 или 40x2.0	Другие элементы каркаса безопасности.

Примечание к таблице: если сечение трубы в процессе гибки принимает овальную форму (сплющивается), отношение минимального к максимальному диаметру должно быть не меньше 0,9.

1.6 КОНТРОЛЬНОЕ ОТВЕРСТИЕ.

На прямом участке главной дуги, в легкодоступном месте, должно располагаться отверстие, диаметром не менее 6,0 мм, предназначенное для контроля толщины трубы.

1.7 ЗАЩИТНЫЕ ЧЕХЛЫ.

В местах, где части тел пилота и штурмана или их защитные шлемы могут контактировать с клеткой безопасности, рекомендуется установка защитных чехлов, изготовленных из упругого материала, не поддерживающего горение.

1.8 КРЕПЛЕНИЕ КОМПОНЕНТОВ К КАРКАСУ.

Модификации описанной выше **клетки безопасности** для крепления любых предметов или механических компонентов путем сверления отверстий или сварки - запрещены.

Допускаются любые крепления любых компонентов к **дополнительным** (не указанным на схемах) элементам клетки безопасности.

1.9 РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ.

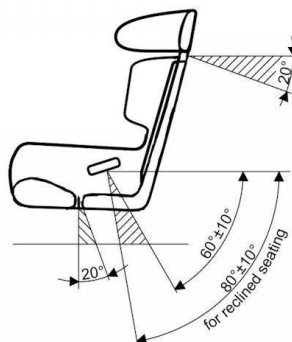
1.9.1 Автомобили должны быть оборудованы (на Чемпионате России и Кубке России по трофи-рейдам обязательно, для остальных соревнований рекомендовано): для всех членов экипажа как минимум четырехточечными автомобильными ремнями безопасности заводского изготовления не ниже стандарта 8854/98.

Ремни должны быть установлены в соответствии с инструкцией их завода-изготовителя. Запрещено крепить ремни безопасности к сиденьям или их опорам.

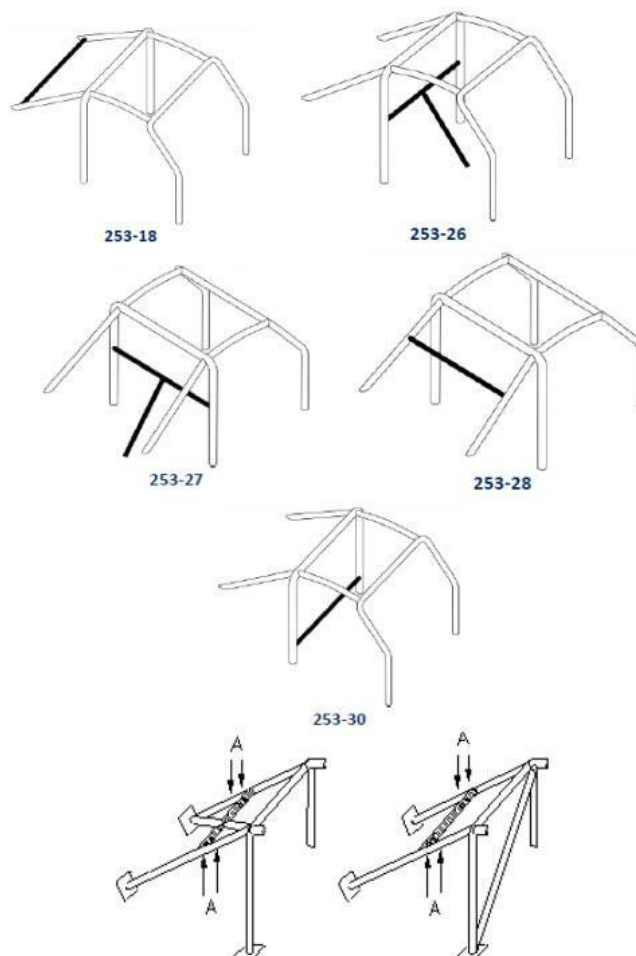
1.9.2 По возможности должны использоваться точки крепления серийного автомобиля (TP1, TP2). Если установка на серийные точки крепления невозможна, то на кузове, шасси или кабине должны быть сформированы новые точки крепления, отдельно для каждой лямки. Для плечевых лямок – насколько возможно дальше назад. В случае использования систем FHR рекомендуется расстояние до точек крепления ремней от 200 мм до 800 мм.

1.9.3 Каждая вновь созданная точка крепления на кузове/шасси должна включать в себя стальную усилительную пластину площадью не менее 40 см² и толщиной не менее 3 мм. Каждая точка крепления должна выдерживать нагрузку 1470 daN, или 720 daN для межбедренных лямок.

1.9.4 Плечевые лямки должны быть направлены вниз и назад, и должны быть установлены таким образом, чтобы угол от плеча пилота по отношению к горизонту был не более 45°. При этом рекомендуется, чтобы этот угол не превышал 10°. Максимальные углы относительно центральной линии сиденья – 20° на расхождение или на схождение (измеряются в горизонтальной проекции).



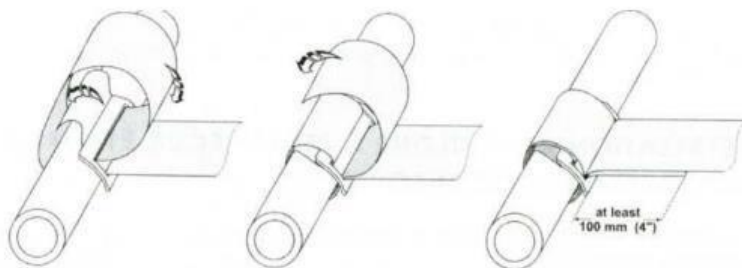
1.9.5 Если установка плечевых лямок на оригинальные точки крепления невозможна, они могут быть закреплены на поперечной трубе, установленной на клетке безопасности (см. рис. 253-18, 253-26, 253-27, 253-28, 253-30 или 253-66 статьи 253 приложения J к МСК ФИА).



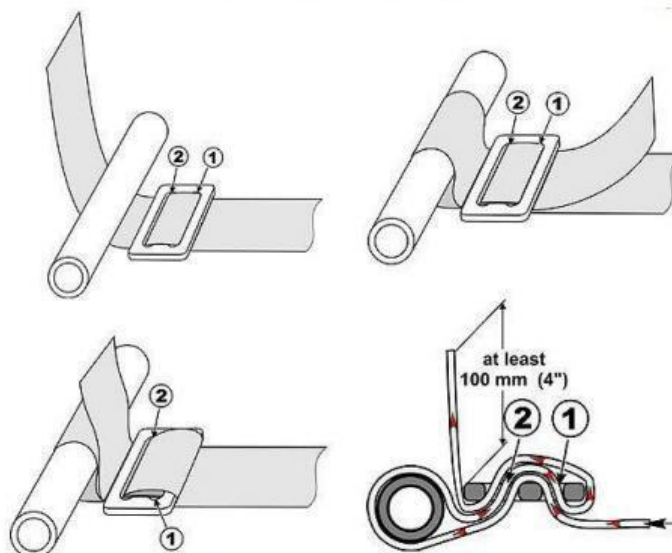
A – отверстия для крепления ремней

Рис.253-66

- 1.9.6** В случае использования для крепления ремней такого поперечного элемента, он должен быть выполнен из бесшовной холоднокатаной трубы, из углеродистой стали, с минимальным пределом текучести 350 N/мм² и размером не менее чем 38x2,5 мм или 40x2 мм.
- 1.9.7** Ремни могут крепиться к этому элементу петлёй.

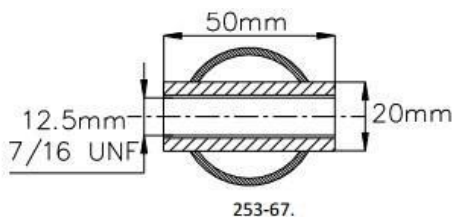


Крепление ремней с "вогнутой пряжкой"



Крепление ремней с "плоской пряжкой"

1.9.8 Ремни могут крепиться к этому элементу болтами. В этом случае для каждой точки крепления должна быть вварена вставка. (см. Рис. 253-67)



1.9.9 Ремни должны крепиться к этим вставкам, закрепленным в поперечной трубе с использованием болтов / рым-болтов не менее чем M12, 8.8 (по стандарту ISO) или 7/16 UNF 1.2.8. Поясные и межбедренные лямки должны проходить не по сторонам, а через сиденье, чтобы охватывать и поддерживать тазовую область по максимально возможной поверхности. Поясные лямки должны плотно прилегать в изгибе между тазовым гребнем и верхом бедра. Ни при каких условиях они не должны располагаться в области живота.

1.9.10 Должны быть приняты меры предосторожности, чтобы ремни не были повреждены трением об острые кромки.

1.9.11 На борту должны всегда находиться два ножа-стропореза. Они должны быть легко доступны для любого из пилотов, находящихся на своих местах и пристегнутых ремнями безопасности.

1.10 ГЛАВНЫЙ ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ.

Для автомобилей категории ТРС – рекомендуется, для остальных категорий – обязательно. Автомобиль должен быть оборудован главным выключателем всех электрических цепей (аккумулятора, стартера, генератора, освещения, сигнализации, зажигания, и т.д., за исключением электролебедок). Он должен

работать без искрообразования и быть доступен как Первому, так и Второму пилотам, находящимся на своих местах и пристегнутых ремнями безопасности. Выключение всех электрических цепей должно сопровождаться остановкой двигателя, независимо от его типа (бензиновый или дизельный).

1.11 АККУМУЛЯТОР.

- 1.11.1** Аккумулятор должен быть надежно закреплен. Для автомобилей ТРС, ТР1, а также для автомобилей ТР2, при сохранении оригинального расположения, требуется наличие действующего крепления, предусмотренное изготовителем. Если действующее крепление не сохранено, то должно быть предусмотрено крепление, заменяющее его и надежно закрепляющее аккумулятор.
- 1.11.2** Аккумулятор сверху (а также его клеммы – при боковом выводе) должен быть закрыт сплошной диэлектрической (резиновой или пластмассовой) крышкой толщиной не менее 2 мм.
- 1.11.3** Для автомобилей ТР1, ТР2, а также для автомобилей ТР3 и Абсолютный допускается установка аккумуляторов вне моторного отсека. При этом должны соблюдаться следующие условия: аккумулятор не должен располагаться в отсеке для экипажа (т.е. может быть расположен только за передними сиденьями); все элементы проводки должны быть надежно закреплены и иметь двойную изоляцию, не иметь механических повреждений. Ни при каких условиях элементы проводки не должны располагаться в зоне их возможного механического истирания и повреждения (в ногах отсека экипажа, вблизи подвижных элементов, других вращающихся или не закрепленных стационарно элементов автомобиля).
- 1.11.4** Каждый аккумулятор должен быть надежно закреплен и закрыт во избежание короткого замыкания или утечек. Если аккумулятор перенесен с заводского места, то его крепление к кузову должно быть выполнено при помощи металлического поддона и двух металлических скоб с изолирующим покрытием, крепящихся к днищу болтами и гайками. Для этих креплений, должны использоваться болты, диаметром не менее 10 мм, с усилительными пластинами под каждым болтом, толщиной не менее 3 мм и площадью поверхности не менее 20 см², расположенными с обратной стороны кузовной панели. Аккумулятор должен быть закрыт жестким коробом, непроницаемым для жидкости, закрепленным независимо от аккумулятора. Короб должен быть выполнен из:
- стали, толщиной не менее 1,0 мм
 - алюминия, толщиной не менее 1,5 мм
 - неколющегося пластика или композитного материала, толщиной не менее 3 мм.
- Защитный короб должен иметь вентиляционные отверстия с выходом наружу автомобиля.
- 1.11.5** Если автомобиль оборудован штатным крепление аккумулятора, расположенным внутри отсека экипажа (например, под сиденьем), то в данном случае также требуется соблюдение пункта 1.11.4 в отношении жесткого короба, боковыми стенками которого могут являться элементы кузова, образующие штатную нишу для установки аккумулятора.

1.12 БУКСИРОВОЧНЫЕ ПРОУШИНЫ.

Автомобиль должен быть оборудован буксировочными проушинами: как минимум одной, установленной спереди, и как минимум одной, установленной сзади автомобиля. Буксировочные проушины должны крепиться к раме автомобиля или кузову, если автомобиль имеет несущий кузов. Прουшины должны быть прочными, иметь замкнутую форму, диаметр отверстия не менее 30 мм, быть окрашенными в яркий (желтый, оранжевый, красный) цвет (контрастный по отношению к другим элементам кузова / рамы). Разрешена установка автомобильных буксировочных приспособлений типа “крюк” заводского изготовления.

1.13 КРЫША.

- 1.13.1** Открытые автомобили с установленным каркасом безопасности, а также автомобили категории Абсолютный и Абсолютный-Н должны иметь жесткую, выполненную из единого куска материала, крышу (защиту) над кабиной/отсеком экипажа. При этом, по ширине эта крыша должна быть не менее ширины верхней части рамки лобового стекла, а по длине простираться от рамки лобового стекла до наиболее удаленной от нее одной из вертикальных плоскостей, проходящих через задние кромки спинок передних сидений или главную дугу каркаса безопасности.
- 1.13.2** Толщина панели крыши должна быть:

- из стали, толщиной не менее 1,0 мм (при этом допускается точечная сварка к элементам каркаса);
- из алюминия, толщиной не менее 1,5 мм (крепление к элементам каркаса только хомутами, клепка недопустима);
- из неколющегося пластика или композитного материала, толщиной не менее 3 мм (крепление к элементам каркаса только хомутами, клепка недопустима).

1.13.3 Крыша может крепиться к элементам каркаса безопасности одним из трех способов:

1.13.3.1 с помощью пластиковых или металлических хомутов, обернутых вокруг элементов каркаса (см. рис. 12А);

1.13.3.2 с помощью болтов или заклепок на металлические уголки, приваренные к элементам каркаса (см. рис 12Б, 12В). При этом сварочные швы могут быть только продольными и прерывистыми (с длиной стежка не более 25–30 мм и таким же расстоянием между ними).

1.13.3.3 крыши из композитного материала толщиной не менее 3 мм при помощи клея-герметика для вклейки автомобильных стекол.

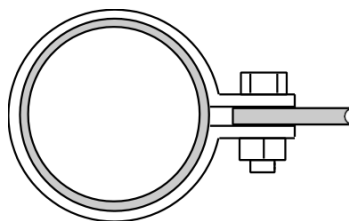


Рис. 12А

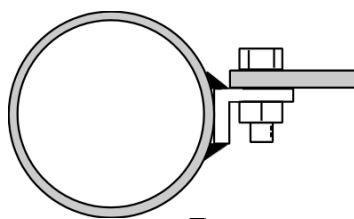


Рис. 12Б

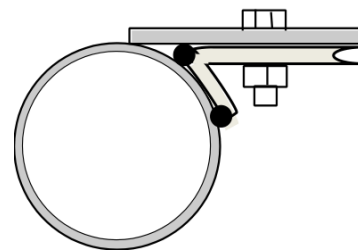


Рис. 12В

1.14 ОГNETУШИТЕЛЬ.

1.14.1 Автомобили должны быть оборудованы огнетушителями заводского изготовления, содержащие **не менее 4 кг** огнегасящего состава (бромэтил, углекислота, огнегасящий порошок), сосредоточенного в одном или двух баллонах.

1.14.2 Применение пенных и аэрозольных огнетушителей не допускается.

1.14.3 Огнетушители должны располагаться в легкодоступных местах для пилота и штурмана. Крепление огнетушителя должно быть надежным, но обеспечивать быстрый съем его без применения инструмента в случаях возникновения пожара. На баллонах огнетушителя должны быть указаны (и ясно различимы) масса заряда, полная масса баллона в снаряженном состоянии, масса пустого баллона и дата выпуска (перезарядки).

1.14.4 В дополнение разрешается установка автоматической системы пожаротушения, соответствующей Приложению 6 к КиТТ РАФ.

1.15 ЭКИПИРОВКА.

1.15.1 Шлемы, применяемые на этапах всех официальных соревнований по трофи-рейдам, должны иметь жесткую наружную оболочку, энергопоглощающую (пенополиуретановую, пенопластовую и т.д.) внутреннюю вставку, являющуюся неотъемлемой частью конструкции шлема, и вентиляционные отверстия. Рекомендуется применение шлемов для рафтинга, стандартов EN 1078, EN 1077 (Европа) или ASTM 2040 (США); для горных велосипедов, стандарта Snell B 90 (США) (обозначение стандарта располагается на внутренней поверхности шлема), для горных лыж. Разрешается применение автомобильных или мотоциклетных шлемов, стандартов E22 и выше.

Недопустимо применение строительных касок и любых мягких шлемов. Недопустимо применение хоккейных шлемов.

При установке устройств связи на шлем разрешается применение только оригинальных крепежных кронштейнов, применение самодельных металлических кронштейнов, пластин, накладок запрещено.

1.15.2 **Внимание:** На трассе СУ экипажи должны быть экипированы в жилеты (куртки, майки и т.п.) ярких сигнальных (желтый, красный, ярко-зеленый) цветов.

1.16 МЕДИЦИНСКАЯ АПТЕЧКА.

Медицинская аптечка. Автомобили должны быть укомплектованы автомобильной аптечкой. Все составляющие аптечки должны соответствовать сроку годности и не иметь видимых следов повреждения упаковки. Аптечка должна находиться в легкодоступном месте и иметь водонепроницаемую упаковку. Аптечка должна обязательно содержать гипотермический пакет или средство, его заменяющее.

1.17 СРЕДСТВА СВЯЗИ.

Для обеспечения мер безопасности и своевременности оказания медицинской помощи рекомендуется оборудовать автомобили радиостанциями (частоты по согласованию с Организаторами соревнований), а экипажу при себе иметь сотовые или спутниковые телефоны.

1.18 ЛЕБЕДКА.

При установке лебедки в базе автомобиля, лебедка и крепежные кронштейны должны быть сверху полностью закрыты жёстким кожухом, выполненным из стали толщиной не менее 1 мм или алюминия, толщиной не менее 2 мм, или неколющегося пластика или композитного материала, толщиной не менее 3 мм, закрепленным независимо от лебедки.

1.19 СТОЯНОЧНЫЙ ТОРМОЗ

Обязательно наличие функционирующего механизма стояночного тормоза. Тип стояночного тормоза – свободный. Использовать основной и дополнительный контур тормозной системы запрещено.

1.20 МАССА АВТОМОБИЛЯ

Масса автомобиля может быть проверена в любой момент соревнования.

1.21 ВИДЕОРЕГИСТРАЦИЯ.

Для Чемпионата России по трофи-рейдам и Кубка России по трофи-рейдам обязательно, для других соревнований рекомендовано: два видеорегистратора в салоне автомобиля с циклической записью на карты памяти в разрешении не менее (HD 720x480), запитанные от бортовой сети. Места установки: 1-ая камера – в плоскости, проходящей между главной дугой безопасности и сидениями, посередине автомобиля, на уровне глаз первого пилота; 2-ая камера – в правом верхнем углу кабины в направлении экипажа. Данные видеорегистраторов могут быть использованы для начисления пенализаций.

1.22 СИДЕНЬЯ.

1.22.1 На Чемпионате России по трофи-рейдам и Кубке России по трофи-рейдам обязательно применение автоспортивных сидений, предназначенных для крепления четырехточечных ремней безопасности. Материал спинки – стеклопластик, углепластик. Рекомендуется применение сидений, омологированных ФИА или РАФ. Крепление таких сидений должно быть выполнено в соответствии с требованиями ст.253 Прил. J к МСК FIA.

1.23 ТОПЛИВНЫЙ БАК.

- 1.23.1.** Топливный бак, наливная горловина и вентиляционное отверстие не должны располагаться внутри пассажирского отделения и отделения Пилотов и должны гарантировать отсутствие утечек топлива при любом положении автомобиля.
- 1.23.2.** Рекомендуется установка бака между арками задних колес вблизи или над балкой заднего моста. Наливная горловина и ее крышка не должна выступать за периметр автомобиля в любой проекции. Для крышки может использоваться любая система запираения, исключая неполное запираение или случайное открытие при ударе.
- 1.23.3.** Если топливный бак и/или наливная горловина расположены внутри кузова, то в полу должно быть предусмотрено отверстие диаметром от 15 до 50 мм для слива пролитого топлива в пространство вне автомобиля. Крепление бака на новом месте должно быть осуществлено не менее чем двумя стальными лентами минимальным размером 20x0,8 мм с болтами диаметром не менее 10 мм. Гайки таких болтов должны быть выполнены на усилительных пластинах с противоположной части элемента кузова по аналогии с болтами ремней безопасности. Кузов в местах крепления лент должен быть усилен стальными накладками толщиной не менее 1,5 мм и площадью не менее 1000 мм².
- 1.23.4.** Если топливный бак и его наливная горловина расположены в багажном отсеке, то они должны быть отделены от пассажирского салона жестким кожухом (обязателен для двухобъемных автомобилей) или жесткой перегородкой из металла, непроницаемыми для жидкости и огня (герметизированными в местах сопряжения деталей). Наливная горловина не должна располагаться над аккумулятором, рядом с высокотокковыми соединениями, соленоидами и вблизи выхлопных труб.
- 1.23.5.** Все баки должны быть оборудованы устройством в системе вентиляции, исключающим утечку топлива при любом положении автомобиля. Вентиляция топливного бака должна быть выведена наружу автомобиля.

1.24 СТЕКЛА.

- 1.24.1** Ветровое стекло должно быть изготовлено из многослойного стекла ("триплекс") и иметь соответствующую маркировку.
- 1.24.2** В случае отсутствия ветрового стекла, ношение полного шлема с забралом обязательно для всех членов экипажа, в противном случае автомобиль не может быть допущен до старта.
- 1.24.3** Если после аварии деформация кузова не будет позволять установить ветровое стекло, изготовленное из многослойного стекла, оно может быть заменено ветровым стеклом, сделанным из поликарбоната с минимальной толщиной 5 мм.
- 1.24.4** Разрешаются дополнительные фиксаторы ветрового стекла.

- 1.24.5** Стекла передних дверей должны быть покрыты с внутренней стороны прозрачной, бесцветной защитной (препятствующей рассыпанию разбитого стекла) плёнкой. Толщина этой плёнки должна быть не более 100 микрон (0,1 мм). Должен быть предусмотрен индикатор, позволяющий проверить наличие пленки.
- 1.24.6** Стекла передних дверей могут быть заменены на панели из небьющегося стекла или неколющегося прозрачного пластика (поликарбоната), минимальной толщиной 4 мм.
- 1.24.7** Если ветровое стекло вклеено, должна быть предусмотрена возможность, изнутри кабины, удалить (сбросить) окна передних дверей или сами двери, без использования инструментов.
- 1.24.8 Дверная сеть.** Оконный проем двери Пилота от вертикальной поперечной плоскости, проходящей через середину рулевого колеса, до вертикальной поперечной плоскости, проходящей через спинку сидения Пилота, должен быть изнутри перекрыт защитной сетью, соответствующей следующим условиям:
- Сеть должна быть изготовлена из плетеных полос шириной минимум 19 мм (3/4 дюйма). Минимальный размер отверстий сетки должен быть 25x25 мм, а максимальный — 100x100 мм. Плетеные полосы должны быть невоспламеняемыми и сшитыми друг с другом в каждой точке пересечения. Данная сеть не должна иметь временный характер.
 - Сеть должна крепиться к каркасу безопасности.
 - Нижнее крепление должно быть выполнено быстроразъемным. Оно должно быть выполнено так, чтобы даже в случае опрокидывания автомобиля исключалось его самопроизвольное размыкание, и имелась возможность быстрого отсоединения сети одной рукой. С этой целью рукоятка/ рычаг должен иметь цветную маркировку, а на внешней стороне должно быть указано направление разъединения.
 - Обязательна установка разъемного соединения с приводом от нажимной кнопки при условии соответствия вышеуказанным требованиям. Эта кнопка должна быть обозначена снаружи контрастной окраской и маркировкой “PRESS”.
 - Крепление сети или ее опоры к каркасу безопасности допускаются только металлическими или пластиковыми хомутами. Использование липучек и резиновых элементов запрещено.
 - Никакие модификации каркаса безопасности, как-то: сверления, сварка и т.п. для крепления сети не допускаются.

1.25 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

- 1.25.1** Рекомендуется установить в салон датчик СО (*угарного газа*) с элементами независимого питания.

2. **КАТЕГОРИЯ ТРС (ТР-СТАНДАРТ, ОРИГИНАЛЬНЫЕ ВНЕДОРОЖНЫЕ АВТОМОБИЛИ)**

Автомобиль, конструкция которого признана Технической комиссией опасной, не может быть допущен Спортивными Комиссарами до соревнования.

Если устройство не обязательное, но применяется, оно должно быть выполнено в соответствии с требованиями.

2.1 ОПРЕДЕЛЕНИЕ

- 2.1.1** Серийные внедорожные легковые автомобили колесной формулы 4x4, выпущенные в количестве не менее чем 1000 идентичных экземпляров и имеющие как минимум два места для сидения.
- 2.1.2** Ответственность за доказательство серийности автомобиля, как в целом, так и его отдельных узлов и агрегатов, лежит на участнике. При технической инспекции автомобилей допускается сравнение деталей автомобилей с серийными деталями или каталогом завода-изготовителя.
- 2.1.3** Допуск к официальным соревнованиям РАФ автомобилей, не в полной мере отвечающих настоящим требованиям, находится исключительно в компетенции Комитета трофи-рейдов РАФ. Письменный запрос, с приложенными фотографиями и описанием отличий должен быть направлен в адрес Комитета не позднее, чем за месяц до начала соревнования, в котором планируется участие данного автомобиля.

2.2 ПРЕДЕЛЫ РАЗРЕШЁННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ.

- 2.2.1** Любые изменения, не оговоренные в данных требованиях, безусловно, ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

- 2.2.2** Любая изношенная или поврежденная деталь может быть заменена только деталью, идентичной заменяемой (полностью взаимозаменяемой с оригинальной) и выполненной из того же материала.
- 2.2.3** Для автомобилей, снятых с производства, допускается установка узлов и агрегатов от последующих моделей той же марки (завода), однако в каждом таком случае требуется разрешение Комитета трофи-рейдов РАФ (см. пункт 2.1.3).

2.3 МАССА АВТОМОБИЛЯ.

Для официальных соревнований – обязательно. Для прочих соревнований – рекомендуется.

2.3.1 Масса автомобиля должна быть не менее 950 кг и не более 3500 кг.

2.3.2 Любой вид балласта запрещен.

2.4 ДВИГАТЕЛЬ.

2.4.1 Система питания:

Разрешается установка дополнительных топливных фильтров при условии, что они не будут размещены в салоне.

2.4.2 Система зажигания.

2.4.2.1 Разрешается применение грязозащитных чехлов для катушки, распределителя зажигания и высоковольтных проводов.

2.4.2.2 Разрешается замена контактной системы зажигания на бесконтактную систему и наоборот.

2.4.3 Система охлаждения

2.4.3.1 Разрешено снятие или установка жалюзи (экрана) и их привода перед радиатором, однако внешний вид автомобиля при этом не может быть изменен.

2.4.3.2 Разрешается замена электрического вентилятора на механический (приводимый через вискомуфту) или наоборот.

2.4.4 Система выпуска отработанных газов

2.4.4.1 Система выпуска должна в целом, при наружном осмотре, соответствовать конструкции завода-изготовителя.

2.5 ТРАНСМИССИЯ.

Разрешается устанавливать блокируемые дифференциалы при условии, что они установлены в оригинальный картер.

2.6 ПОДВЕСКА.

2.6.1 Разрешается замена амортизаторов, при условии сохранения их типа (телескопический, рычажный, и т.п.), принципа действия (гидравлический, фрикционный, и т.п.), точек и типа крепления, при этом ход амортизаторов не может отличаться от оригинального более чем на 50 мм. По требованию технического комиссара на технической инспекции экипаж (представитель экипажа) обязан предоставить оригинальные амортизаторы.

Разъяснение: Газонаполненные амортизаторы по принципу действия должны рассматриваться как гидравлические.

Применение газонаполненных амортизаторов с внешними расширительными камерами (бачками) запрещено.

2.6.2 Разрешается применение не оригинальных упругих элементов при условии установки в штатные места, количество витков и диаметр прутка пружин свободные. Разрешена дополнительная фиксация пружин. Количество листов в рессорах свободное.

2.7 КОЛЕСА (КОЛЕСНЫЕ ДИСКИ) И ШИНЫ

2.7.1 Разрешается применение колесных дисков только заводского изготовления (оригинальных или поступающих в свободную розничную продажу, в том числе разборных) без каких-либо изменений. При

использовании разборных дисков разрешается применение распорного кольца для фиксации боковин. Разрешается применение клея для фиксации боковин.

- 2.7.2** Разрешается применение только автомобильных пневматических шин, имеющих маркировку для использования на дорогах общего пользования (DOT), внешний диаметр которых при измерении по прямой линии, проходящей по центру шины и не являющейся вертикальной относительно земли, не превышает значений, указанных в таблице.

Колесная база автомобиля	Максимально допустимый диаметр колеса
До 2850 мм	820 мм
-----	-----

- 2.7.3** При измерениях не должна учитываться естественная деформация шины. Измерения проводятся шаблоном установленной формы, в соответствии с рекомендациями Комитета по трофи-рейдам РАФ, на всех шинах, включая запасные, сменные и т.п., используемые в дальнейшем на соревнованиях. Измерения проводятся на шинах, накаченных до давления 0,5 атм. Ширина колес не ограничивается при условии, что они при виде сверху полностью закрыты кузовом или штатными пластиковыми расширителями, установленными заводом-изготовителем.

- 2.7.4** Запрещаются дополнительные устройства противоскольжения (например – цепи, специальные чехлы, изменяющие сцепные свойства шины и т.п.), монтируемые на колеса и шины.

2.8 ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ.

При установке дополнительного электрооборудования разрешается добавление реле и плавких предохранителей в электрические цепи, удлинение или дополнение электрических кабелей.

Дополнительные электрические кабели и их кожухи (оплетка) свободные.

Разрешается дополнительная герметизация (уплотнение) любых электрических разъемов/соединений.

2.8.1 Аккумулятор.

Марка и емкость аккумулятора(-ов) свободные, однако их максимальное количество и расположение, предусмотренное заводом-изготовителем, должно быть сохранено.

2.8.2 Светотехническое оборудование:

- 2.8.2.1** Основное светотехническое оборудование (фары, подфарники, указатели поворотов (но не повторители), габаритные огни, стоп-сигналы, фонари заднего хода, освещение номерного знака) должно соответствовать оригинальному автомобилю и находиться в рабочем состоянии как минимум на момент предстартовой технической инспекции (гл. 8 СК РАФ).

- 2.8.2.2** Дополнительное светотехническое оборудование не ограничивается, однако оно должно соответствовать требованиям ПДД.

2.9 РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ.

Разрешается замена рулевого колеса на другое, заводского изготовления.

2.10 КУЗОВ И РАМА.

2.10.1 Внешний вид:

- 2.10.1.1** Разрешается установка верхних багажников для крепления дополнительного оборудования.

- 2.10.1.2** Разрешается установка кронштейнов для внешнего крепления запасного колеса, при условии, что эти кронштейны не осуществляют никакой другой функции.

- 2.10.1.3** В случае применения на автомобиле мягкого (softtop) тента и отсутствия заводского каркаса безопасности, обязательна установка как минимум главной предохранительной дуги в соответствии с пунктом 1.2.

- 2.10.1.4** В случае применения на автомобиле разборных боковых дверей, разрешается снимать верхнюю половину таких дверей. При этом снятые детали не требуется перевозить в автомобиле во время соревнований.

- 2.10.1.5** Разрешается восстановление кузовных элементов при помощи сварки, клепки.

2.10.2 Защита кузова:

- 2.10.2.1** Разрешается замена оригинальных бамперов на силовые, предназначенные для установки на данную модель автомобиля и **имеющие сертификат соответствия**.
- 2.10.2.2** Разрешается применение съемной защиты снизу кузова, при условии, что она предназначена исключительно для защиты двигателя, радиатора, трансмиссии, выпускной системы, топливного бака, и не осуществляет никакой другой функции.
- 2.10.2.3** Разрешается применение "антикенгуринной" предохранительной решетки. Она не должна нести никаких других функций, кроме защиты фронтальной поверхности автомобиля и установки дополнительных фар. Эта решетка должна крепиться исключительно к бамперу и иметь сертификат соответствия.
- 2.10.2.4** Разрешается установка съемной боковой защиты – “порогов”.
- 2.10.2.5** Разрешается замена оригинальных колесных арок на резиновые соответствующего размера.
- 2.10.3 Интерьер:**
- 2.10.3.1** Для крепления дополнительного оборудования разрешается сверление элементов интерьера и / или внутренних элементов кузова.
- 2.10.3.2** Разрешается применение любых дополнительных контрольно-измерительных и навигационных приборов, при условии, что их установка будет травмобезопасной.
- 2.10.3.3** Все органы управления, по месту их расположения и схеме работы должны соответствовать оригинальному автомобилю. Разрешается их модификация для повышения удобства управления (удлинение рычагов коробки передач, раздаточной коробки и стояночного тормоза, установка дополнительных накладок на педали и т.д.).
- 2.10.3.4** Разрешается дополнительно устанавливать такое оборудование комфорта, как отопление, вентиляцию, дополнительное освещение, радио и т.д.
- 2.10.3.5** Разрешаются дополнительные отделения к вещевому ящику и карманам на дверях.
- 2.10.4 Дополнительное оборудование.**
Разрешается наличие на автомобиле не более 4-х жестких сендтраков, максимальным размером 1500х500 мм каждый.



Приложение № 7 – Термины, правила, условия.

ТЕРМИНЫ, ПРАВИЛА, УСЛОВИЯ.

1. **ЧР** – Чемпионат Республики по трофи-рейдам «Хаар айан Гран-при Якутии».
2. **Участник соревнования/Заявитель** – Пилот, физическое лицо, указанное в заявочной форме и допущенное к участию в соревновании.
3. **«I группа»** – группа автомобилей участников с карбюраторными двигателями.
4. **«II группа»** – группа автомобилей участников с инжекторными двигателями.
5. **Специальный участок (СУ)** – часть соревнования для всех этапов, который может состоять из нескольких Специальных Секций или Трофийной Трассы.
 - **Специальные секции (СС)** – состоят из короткой трассы на естественном или искусственном рельефе, обозначенной явным образом: вешками, конусами, сигнальной лентой и т.п.
 - **Трофийная Трасса (ТТ)** – СУ проложенный по бездорожью.
6. **Базовый лагерь** – территория, предусмотренная Организатором для размещения Участников и Официальных лиц соревнования. В Лагере располагается Секретариат соревнования и Доска объявлений. Запрещено огораживать территории размещения Участников каким-либо образом.
7. **Брифинг** – официальный инструктаж, который проводится Руководителем или судьей соревнования. Экипаж должен быть представлен на брифинге как минимум одним представителем.
8. **Бюллетень** – официальное письменное сообщение, которое является неотъемлемой частью настоящего Регламента и предназначено для публикации изменений, пояснений и дополнений к последнему. К бюллетеню приравниваются объявления, опубликованные Организатором соревнования на официальном сайте в теме, посвященной данному соревнованию.
9. **КСК** – коллегия спортивных комиссаров. Обеспечивает в ходе Соревнования права Участников и соблюдение норм настоящего Регламента.
10. **Контрольная карта** – форма, выдаваемая Организатором, в которой судьи финиша отмечают факт результата финиша СУ во время соревнования. **Если Участники и Судьи финиша поставили свои подписи, то никакие протесты по результатам прохождения СУ от экипажа не принимаются.**
11. **Доска объявлений** – место размещения информации о ходе соревнования: бюллетеней, результатов, решений КСК и другой информации.
12. **Пенализация** – санкция, устанавливаемая за нарушение отдельных положений настоящего Регламента. Порядок применения пенализации определен положениями настоящего Регламента (пункт 16).
13. **Протест** – письменное обращение (заявление) Участника или Представителя участника, подаваемое в соответствии с пунктом 24 настоящего Регламента.
14. **Сервис** – оказание какой бы то ни было помощи экипажу Участника на СУ любыми лицами, не являющимися членами участвующих на данном СУ экипажей Участников, в том числе использование материалов, технологических жидкостей, запасных частей, инструментов и оборудования, не находящихся на борту участвующих на данном СУ транспортных средств. Сервис разрешен в перерывах между СУ. Сервис категорически запрещен в процессе прохождения Участником соревнования СУ Трофийная Трасса.
15. **Техническая Инспекция** – общая проверка транспортного средства, включающая в себя идентификацию модели и производителя транспортного средства, соответствие на принадлежность к заявленной категории/группе, соответствие требованиям безопасности.

