# СПЕЦИАЛЕН ПРАВИЛНИК
# ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЯ ПО КРОС КЪНТРИ РАЛИ
# ЗА 2023г.

Състезанието по крос кънтри рали е за автомобили с висока проходимост с общо тегло до 3.5 тона и се провежда на пресечен терен.

Мястото и датата на всяко едно от тези състезания, както и техния организатор се вписват ежегодно в Националния спортен календар. Всички състезания от Националния шампионат по крос кънтри рали са открити.

**Глави**


1. Организация
   1.1. Разрешение за организиране
   1.2. Допълнителен правилник
      1.2.1. Определение на организатора
      1.2.2. Валидност на състезанието
      1.2.3. План за охрана и сигурност
      1.2.4. Програма на състезанието
      1.2.5. Организационен комитет
      1.2.6. Официални лица
2. Допустими автомобили
3. Тип на състезанието и трасе
4. Състезатели и водачи
5. Заявки за участие
6. Застраховки
7. Тълкуване на правилника
8. Стартови номера и рекламни стикери
9. Технически преглед
10. Изменение на програмата
11. Контролен карнет
12. Протичане на състезанието
    12.1. Официален старт
    12.2. Пролог
    12.3. Етапи
    12.4. Контроли
    12.5. Техническа помощ и сервизен парк
    12.6. Закрит парк
    12.7. Времеизмерване
    12.8. GPS контрол
    12.9. Наказания
13. Резултати
14. Класиране
15. Протести и обжалване
16. Награждаване
17. Заключителни разпоредби

## 1. ОРГАНИЗАЦИЯ

1.1. Разрешение за организиране: Никакво състезание не може да се проведе без писмено разрешение за организиране и провеждане, издадено от АФБ.

1.2. Заявка за организиране: Всяка заявка за разрешение и провеждане на състезание, трябва да се изпрати на АФБ в срок съгласно годишната наредба, за получаване на виза за одобрение. Всяка заявка трябва да съдържа в допълнителен регламент със следните раздели:

1.2.1. Име и точен адрес на организатора (телефон и e-mail).

1.2.2. Валидност на състезанието: Състезанието е валидно за ..... кръг от Националния шампионат по крос кънтри рали и ще се проведе съгласно Специалния правилник, Наредбата на АФБ за провеждане на автомобилни състезания за съответната година и допълнителния правилник (публикува се след одобрение и се предоставя на състезателите при административния преглед).

1.2.3. План за охрана и сигурност.

1.2.4. Програма на състезанието.

1.2.4.1. Име и характер на състезанието.

1.2.4.2. Място и дата на провеждане.

1.2.4.3. Пълно описание на състезанието.

1.2.4.3.1. Обща дължина на състезанието.

1.2.4.3.2. Организация и вид на трасето.

1.2.4.3.3. Начин на стартиране.

1.2.4.3.4. Начин на времеизмерване.

1.2.4.3.5. Категория на автомобилите.

1.2.4.3.6. Награди.

1.2.4.4. Откриване на записванията – приемане на заявки.

1.2.4.4.1. Краен срок за приемане на заявки.

1.2.4.4.2. Санкции за неспазени срокове на заявяване.

1.2.4.5. Административен преглед – време и място.

1.2.4.6. Технически преглед – място с часови график.

1.2.4.7. Инструктажи на състезателите и водачите (Брифинги) - места и време на провеждане.

1.2.4.8. Етап за подреждане на старта (Пролог).

1.2.5. Място и часови график.

1.2.5.1. Откриване на състезанието.

1.2.5.2. Часови график на състезанието.

1.2.5.3. Информационни табла – място.

1.2.5.4. Награждаване на победителите – време и място.

1.3. Организационен комитет – имена на членовете.

1.4. Официални лица:

1.4.1. Директор на състезанието.

1.4.2. Зам. директор на състезанието.

1.4.3. Председател на спортните комисари.

1.4.4. Спортни комисари – 2 (двама)

1.4.5. Наблюдател на АФБ.

1.4.6. Председател на техническата комисия – определя се от АФБ.

1.4.7. Технически комисари.

1.4.8. Секретар на състезанието.
1.4.9. Отговорник по безопасността.
1.4.10. Главен лекар.
1.4.11. Отговорник за връзка със състезателите.
1.4.12. Отговорник по времеизмерването.
1.4.13. Отговорник за GPS-контрола.
1.4.14. Отговорник за връзка с медиите.

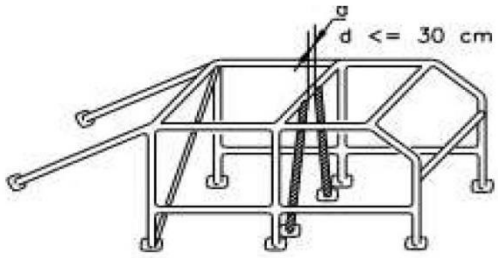
## 2. ДОПУСТИМИ АВТОМОБИЛИ

2.1. Допускат се автомобили с общо тегло до 3.5 тона, приети официално до датата на приключване на записванията, които имат постоянна регистрация (не е задължително българска) и имат валидна застраховка „Гражданска отговорност" или „Зелена карта". Забранява се в кабината на автомобила да се транспортират резервни туби с гориво. Забранява се инсталирането в автомобила на газови или метанови уредби. Товарът в автомобила трябва да бъде здраво закрепен и осигурен, за да не представлява опасност за екипажа.

2.2. **Групи автомобили и оборудване**:

2.2.1. **Т1** - Модифицирани автомобили с повишена проходимост без ограничения за допълнителните доработки по автомобилите.

2.2.1.1. Задължителна клетка за безопасност по изискванията на приложение Ж чл. 283 на FIA със следната минимална конфигурация:




2.2.1.2. Задължителни са спортни седалки и поне четириточкови хомологирани от FIA колани. Допускат се и с изтекла хомологация;

2.2.1.3. Задължително е монтирането на противопожарна система в автомобила. Противопожарната система трябва да бъде по стандарт, одобрен от FIA и да бъде монтирана в кабината на автомобила така, че да може да бъде задействана от пилота и навигатора, когато са седнали нормално, с поставени колани. Противопожарната система трябва да може да се задейства и отвън – външният ключ или жило се монтира до главния прекъсвач (ключ-маса) и се обозначава с червена буква Е на бял фон, оградена в червен кръг:

2.2.1.4. Задължително е наличието на 1 или 2 прахови пожарогасителя с общ обем не по-малко от 2 кг. Пожарогасителите трябва да са надеждно закрепени за пода на купето с анти-торпедна планка срещу аксиялни усковения и метални

скоби с бързи ключалки. Те трябва да са достъпни за екипажа, в състезателно положение – облечени с екипи и със стегнати колани:

2.2.1.5. Задължителни са каски и състезателен гащеризон за пилота и навигатора по норма ECE, а и се препоръчват хомологирани такива;

2.2.1.6. Автомобилът трябва да бъде оборудван с главен изключвател на ел. верига. Той трябва да работи без искрообразуване и да е достъпен за всеки член на екипажа, когато е седнал нормално, с поставени колани. Задействането му трябва да е съпроводено със загасване на двигателя, без значение на типа му (бензинов или дизелов). Главният изключвател трябва да е дублиран и от външната страна на автомобила, като трябва да е монтиран отстрани в основата на челния прозорец и да е означен с червена стрелка/светкавица на бял фон в ограден триъгълник:

2.2.1.7. Задължителни са надеждни ремъци за теглене 2 бр. като автомобилът трябва да бъде оборудван с надеждни куки за теглене отпред и отзад. Куките трябва да са означени с яркочервен, жълт или оранжев цвят;

2.2.1.8. Задължителни са сигнален триъгълник и автомобилна аптечка (DIN1 3164);

2.2.1.9. Задължителен е GPS тракер и по желание GPS с възможност за записване на GARMIN съвместим трак (ПРИЛОЖЕНИЕ 2);

2.2.1.10. Препоръчва се използването на рали компютър – tripmaster;

2.2.1.11. Разрешава се монтирането на електрическа лебедка. Ако лебедката е с метално въже се изисква да има тежест на въжето за гасител при скъсване;

2.2.1.12. Задължително е дублирането на стоп светлините с 1 или 2 допълнителни светлини, поставени на минимум 1,25 м от земята в центъра или в двата края на задната част на автомобила (за автомобили тип „пикап"– в задната част на кабината).

2.2.1.13 Задължително на достъпно място в купето трябва да има монтирани ножчета за срязване на коланите – едно за пилота и друго за навигатора.

2.2.1.14 Задължително автомобилът трябва да бъде оборудван с поне две огледала за обратно виждане. Всяко едно от огледалата трябва да бъде с площ не по-малка от 90 см²

2.2.1.15 Ако се използват он-борд камери, те трябва да са монтирани на конструкцията на основния ролбар и в зрителното поле да попадат пилотите и ситуацията напред. Камерите се монтират на стойка, която трябва да издържа ускорение във всички посоки от 25g.

**НЕ СЕ ДОПУСКА**: Монтиране на камери извън защитения от клетката обем! Монтирането на камери, трип-компютри, GPS приемници, телефони и др. на стойки с вакуумно закрепване или бундер-ленти (свински опашки) е НЕДОПУСТИМО!

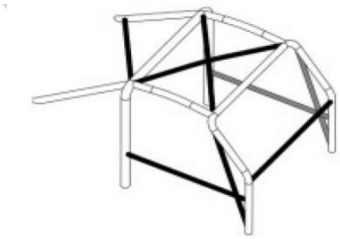
2.2.1.16 Ако разстоянието между каските на пилотите и структурата на защитната клетка е по-малко от 10 см е ЗАДЪЛЖИТЕЛНО използването на FIA протектори върху тръбите. Използването на изолация за тръби, стиропори, дунапрени и др. НЕ СЕ ДОПУСКА!

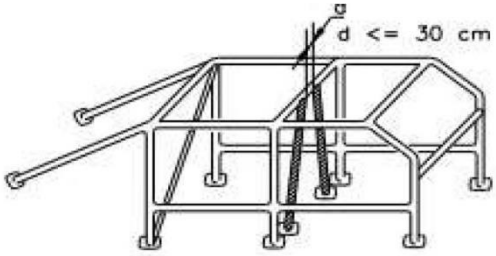
2.2.1.17 Стъкла – оригинални за модела челни стъкла. Не се допуска до старт автомобил със спукани или счупени челни стъкла.Страничните прозорци може да са от полимерен материал с достатъчна якост (примерно „LEXAN" - PC с дебелина 5 mm). Челното и страничните стъкла трябва да осигуряват добра видимост навън и навътре – от разстояние 5 метра трябва ясно да се разпознава вътрешността на купето. Задължителни са стъклочистачки със система за измиване на челното стъкло.

2.2.2. **Т2** - Серийни автомобили с повишена проходимост. Всички изменения в конструкцията на автомобила, които не са изрично разрешени в правилника, са забранени.

2.2.2.1. **Оборудване за безопасност**:

2.2.2.1.1. Задължителна е клетка за безопасност по изискванията на приложение J чл. 283 на FIA със следната минимална конфигурация:






2.2.2.1.2. Задължителни са поне четириточкови спортни колани;

2.2.2.1.3. Препоръчително е използването на спортни седалки;

2.2.2.1.4. Задължителни са прахови пожарогасители с общ обем минимум 2 кг. с валидна заверка, като се препоръчва монтирането на противопожарна система в автомобила. Пожарогасителите трябва да са надеждно закрепени за пода на купето с анти-торпедна планка срещу аксиялни усковения и метални скоби с бързи ключалки. Те трябва да са достъпни за екипажа, в състезателно положение – облечени с екипи и със стегнати колани:

2.2.2.1.5. Задължителни са каски за пилота и навигатора по норма ECE, а се препоръчват хомологирани такива;

2.2.2.1.6. Автомобилът трябва да бъде оборудван с главен изключвател на ел. верига. Той трябва да работи без искрообразуване и да е достъпен за всеки член на екипажа, когато е седнал нормално, с поставени колани. Главният изключвател трябва да е дублиран и от външната страна на автомобила, като трябва да е монтиран отстрани в основата на челния прозорец и да е осначен с червена стрелка/светкавижа на бял фон в ограден триъгълник:

2.2.2.1.7. Задължителни са надеждни ремъци за теглене 2 бр., като автомобилът трябва да бъде оборудван с надеждни куки за теглене отпред и отзад. Куките трябва да са означени с яркочервен, жълт или оранжев цвят;

2.2.2.1.8. Задължителни са сигнален триъгълник и автомобилна аптечка (DIN1 3164);

2.2.2.1.9. Задължителен е GPS тракер и по желания GPS с възможност за записване на GARMIN съвместим трак (ПРИЛОЖЕНИЕ 2);

2.2.2.1.10. Препоръчва се използването на рали компютър – tripmaster;

2.2.2.1.11. Разрешава се монтирането на електрическа лебедка. Ако лебедката е с метално въже се изисква да има тежест на въжето за гасител при скъсване;

2.2.2.1.12. Задължително е дублирането на стоп светлините с 1 или 2 допълнителни светлини, поставени на минимум 1,25 м от земята в центъра или в двата края на задната част на автомобила (за автомобили тип „пикап"– в задната част на кабината).

2.2.2.1.13 Задължително на достъпно място в купето трябва да има монтирани ножчета за срязване на коланите – едно за пилота и друго за навигатора.

2.2.2.1.14 Задължително автомобилът трябва да бъде оборудван с поне две огледала за обратно виждане. Всяко едно от огледалата трябва да бъде с площ не по-малка от 90 см²

2.2.2.1.15 Ако се използват он-борд камери, те трябва да са монтирани на конструкцията на основния ролбар и в зрителното поле да попадат пилотите и ситуацията напред. Камерите се монтират на стойка, която трябва да издържа ускорение във всички посоки от 25g.

**НЕ СЕ ДОПУСКА**: Монтиране на камери извън защитения от клетката обем! Монтирането на камери, трип-компютри, GPS приемници, телефони и др. на стойки с вакуумно закрепване или бундер-ленти (свински опашки) е НЕДОПУСТИМО!

2.2.2.1.16 Ако разстоянието между каските на пилотите и структурата на защитната клетка е по-малко от 10 см е ЗАДЪЛЖИТЕЛНО използването на FIA протектори върху тръбите. Използването на изолация за тръби, стиропори, дунапрени и др. НЕ СЕ ДОПУСКА!

2.2.2.1.17 Стъкла – оригинални за модела челни стъкла. Не се допуска до старт автомобил със спукани или счупени челни стъкла.Страничните прозорци може да са от полимерен материал с достатъчна якост (примерно „LEXAN" - PC с дебелина 5 mm). Челното и страничните стъкла трябва да осигуряват добра видимост навън и навътре – от разстояние 5 метра трябва ясно да се разпознава вътрешността на купето. Задължителни са стъклочистачки със система за измиване на челното стъкло.

2.2.2.2. **Двигател**

2.2.2.2.1. Забранява се подмяната на двигателя с такъв, който не се монтира серийно на този модел автомобил;

2.2.2.2.2. Не се допуска увеличаване на мощността на двигателя чрез допълнително монтиране на оборудване за принудително пълнене или интеркулер, както и чрез други доработки;

2.2.2.2.3. Чип-тунингът (софтуерен или хардуерен) е разрешен, при условие, че се запази оригиналната електроинсталация, заедно с буксата към компютъра;

2.2.2.2.4. Разрешават се промени по изпускателната система след първото гърне, като диаметърът на тръбите не трябва да бъде по-голям от диаметъра на стандартно монтираната тръба преди гърнето;

2.2.2.2.5. Разрешава се монтирането на шнорхел за защита на двигателя от воден удар.

2.2.2.3. **Трансмисия**

2.2.2.3.1. Забранява се промяната на скоростна кутия с различна от серийно монтираните на модела;

2.2.2.3.2. Монтирането на блокажи на диференциалите е разрешено.

2.2.2.4. Спирачна система.

2.2.2.4.1. Не се разрешава извършването на промени по стандартната спирачна система. Не се допуска монтирането на хидравлична ръчна спирачка;

2.2.2.4.2. Разрешава се изключването на системата за ABS по време на състезание;

2.2.2.4.3. Разрешават се подмяната на вида на спирачната течност, както и подмяната на спирачните маркучи с усилени.

2.2.2.5. Електроинсталация.

2.2.2.5.1. Не се допуска промяната на мястото на акумулатора;

2.2.2.5.2. Допуска се монтирането на допълнителни светлини, като същите трябва да бъдат четен брой и да се задействат отделно от стандартните светлини на автомобила.

2.2.2.6. **Окачване**

2.2.2.6.1. Допуска се подмяната на оригиналните пружини/ресьори/торсиони с усилени, осигуряващи лифт на окачването;

2.2.2.6.2. Разрешена е подмяната на стандартните амортисьори с усилени, при условие, че монтажът се извърши на фабрично определените стандартните места;

2.2.2.6.3. Разрешено е монтирането на по 1 допълнителен амортисьор (за общо 2 бр. на колело), като допълнителните амортисьори трябва да са монтирани успоредно на оригиналните;

2.2.2.6.4. Разрешено е използването на ограничителни колани;

2.2.2.6.5. Разрешено е усилването на оригиналните носачи, както и на преден и заден мост.

2.2.2.7. **Купе и рама**

2.2.2.7.1. Забранява се всякакъв вид конструктивни изменения в рамата на автомобила с цел скъсяване или удължаване на междуосията на автомобила;

2.2.2.7.2. Разрешено е усилването на рамата и купето;

2.2.2.7.3. Не се допускат промени в целостта на купето. Автомобилът трябва да запазва оригиналния си силует;

2.2.2.7.4. Не се допуска подмяна на оригинални детайли от купето с такива от леки композитни материали;

2.2.2.7.5. Не се допуска подмяна на оригиналните стъкла;

2.2.2.7.6. Разрешава се премахването на задните седалки, както и шумо-поглъщащи и декоративни елементи от вътрешността на купето;

2.2.2.7.7. Разрешава се подмяната на волана, както и монтиране на допълнителни уреди за контролиране работата на двигателя.

2.2.2.8. **Колела и гуми**

2.2.2.8.1. Разрешена е смяната на серийните гуми и джанти, както и промяна на размера им;

2.2.2.8.2. Разрешава се монтирането на дистанционни фланци с дебелина не повече от 30 мм;

2.2.2.8.3. Разрешава се промяна на мястото за монтаж на резервното колело, както и монтирането на 2 резервни колела в багажното отделение, при условие, че същите бъдат надеждно закрепени.

2.2.3. **Т3 (UTV)**, при условие, че отговарят на изискванията за безопасност на чл. 281, 282, 283 и 286 от приложение J на FIA. Екипажът може да се състои и само от един състезател. Награждаване на състезателите от този клас, в състезанията от Национален шампионат, да има при условие, че участниците са заявили и потвърдили участието си минимум 14 дни преди самото състезание. Годишно класиране за клас Т3 да се изготвя само ако този клас е бил сформиран поне в половината от състезанията от календара за Национален шампионат.

2.2.3.1. **Оборудване за безопастност**

2.2.3.1.1. Задължителни са поне четириточкови спортни колани;

2.2.3.1.2. Препоръчително е използването на спортни седалки;

2.2.3.1.3. Задължителни са прахови пожарогасители с общ обем минимум 2 л. с валидна заверка, като се препоръчва монтирането на противопожарна система. Пожарогасителите трябва да са надеждно закрепени за пода на купето с анти-торпедна планка срещу аксиялни усковения и метални скоби с бързи ключалки. Те

трябва да са достъпни за екипажа, в състезателно положение – облечени с екипи и със стегнати колани:

2.2.3.1.4. Задължителни са каски за пилота и навигатора по норма ECE, а се препоръчват хомологирани такива. Ако UTV-то не е конструирано с челно стъкло, задължително пилотът и навигаторът трябва да са с фул-фейс каски и защитни очила (допускат се и каски за мото-крос);

2.2.3.1.5. UTV–то трябва да бъде оборудвано с главен изключвател на ел. верига. Той трябва да работи без искрообразуване и да е достъпен за всеки член на екипажа, когато е седнал нормално, с поставени колани;

2.2.3.1.6. Задължителни са надеждни ремъци за теглене 2 бр., като UTV–то трябва да бъде оборудвано с надеждни куки за теглене отпред и отзад. Куките трябва да са означени с яркочервен, жълт или оранжев цвят;

2.2.3.1.7. Задължителни са сигнален триъгълник и автомобилна аптечка (DIN1 3164);

2.2.3.1.8. Задължителен е GPS тракер и по желание GPS с възможност за записване на GARMIN съвместим трак (ПРИЛОЖЕНИЕ 2);

2.2.3.1.9. Препоръчва се използването на рали компютър – tripmaster;

2.2.3.1.10. Разрешава се монтирането на електрическа лебедка. Ако лебедката е с метално въже се изисква да има тежест на въжето за гасител при скъсване;

2.2.3.1.11. Задължително е дублирането на стоп светлините с 1 или 2 допълнителни светлини, поставени на минимум 1,25 м от земята в центъра или в двата края на задната част;

2.2.3.1.12 Задължително на достъпно място в купето трябва да има монтирани ножчета за срязване на коланите – едно за пилота и друго за навигатора.

2.2.3.1.13 Ако се използват он-борд камери, те трябва да са монтирани на конструкцията на основния ролбар и в зрителното поле да попадат пилотите и ситуацията напред. Камерите се монтират на стойка, която трябва да издържа ускорение във всички посоки от 25g.

**НЕ СЕ ДОПУСКА**: Монтиране на камери извън защитения от клетката обем! Монтирането на камери, трип-компютри, GPS приемници, телефони и др. на стойки с вакуумно закрепване или бундер-ленти (свински опашки) е НЕДОПУСТИМО!

## 3. ТИП НА СЪСТЕЗАНИЕТО И ТРАСЕ

3.1. Състезанията по крос кънтри рали са във формат крос-кънтри и могат да бъдат 4 типа:

3.1.1. Крос-кънтри рали – с продължителност от 2 или 3 дни и обща дължина на специалните етапи от минимум 200 км и с един сервизен парк (бивак);

3.1.2. Рали тип „Баха" с продължителност от 2 или 3 дни и обща дължина на специалните етапи 300-600 км и с един сервизен парк (бивак);

3.1.3. Маратонско рали с продължителност не по-малко от 3 дни и обща дължина на специалните етапи от 500 до 1500 км.

3.1.4. Други – Състезания, които се провеждат на същия тип трасе, но са в различен формат.

3.2. В календара за Национален Шампионат се включват само състезания от типа Крос-кънтри рали и „Баха", с продължителност от 2 до 4 дни, като задължителния период за почивка между финала (затваряне) на последния етап за деня, до старта на първия етап от следващия ден е минимум 8 часа.

3.3. Трасето за крос кънтри рали може да включва всякаква настилка: от асфалт на свързващите етапи, до полски и горски почвени пътища по пресечен терен, с възможност за средна скорост на преминаване при сухо време около и над 40 км/ч. Екипажите преминават трасето по описан в пътна книга (road book) задължителен маршрут.

3.4. Трасето не е обезопасено и не е отцепено.

3.5. Всички части на маршрута трябва да бъдат проверени от организатора. Желателно е трасето да бъде проверено и от откриваща кола. Водачът на откриващата кола трябва да има опит в управлението на състезателен автомобил в пресечен терен.

3.6. На свързващите етапи важи и е задължително спазването на Закона за движение по пътищата.

3.7. Обявяването на трасето и часовите графици става единствено по следните начини:

3.7.1. пътна книга (road book);

3.7.2. инструктаж на състезателите и водачите (брифинг);

3.7.3. официален бюлетин на организатора.

3.8. Трасето трябва да бъде запазено в тайна. Организаторът трябва да гарантира на състезателите, че до края на състезанието информация за него няма да бъде давана на никого, извън официалната информация, предоставяна на всички състезатели.

3.8.1. При организиране на проследяване на състезанието в Интернет в реално време, организаторът не трябва да публикува информация за трасето, която да позволява състезателите да получават външна помощ при навигацията.

3.9. Пътната книга се изготвя във формата на FIA с размер А5, с максимум 7 реда на страница, съдържащи информация за разстояния, характерни особености и рисунки.

## 4. СЪСТЕЗАТЕЛИ И ВОДАЧИ

4.1. Състезател в едно състезание са клубовете, получили лиценз от АФБ за съответната година (чл. 32 на НКАС).

4.2. Водачи са пилотът и навигаторът на състезателния автомобил с валидни лицензи издадени от АФБ или FIA (чл. 33 на НКАС).

4.3. Екипажът на даден автомобил се състои от двама водачи, като и двамата водачи могат да управляват автомобила по време на състезанието.

4.4. Екипажите в състезанията се делят на три групи според автомобилите, с които се състезават: Т1 (Модифицирани автомобили) и Т2 (Серийни автомобили) и Т3 (UTV). Участието в дадена група се заявява от състезателя с подаването на заявката за участие.

4.5. Всички водачи в съответните групи трябва да имат валиден лиценз, издаден от АФБ или друга национална асоциация.

## 5. ЗАЯВКИ ЗА УЧАСТИЕ

5.1. Всеки състезател, който желае да участва в състезания по крос кънтри рали, следва да представи на адреса на организатора в срока посочен в програмата съответна заявка по образец, утвърден от АФБ за всеки екипаж по отделно.

5.2. Всяка заявка трябва да съдържа минимум името и адреса на състезателя и на екипажа, име на спонсора, номера на лиценза на заявителя и на водачите, автомобил – марка, модел, кубатура, рег. номер, група, номер на застраховката, подписи на състезателя и водачите.

5.3. Заявки могат да се подават и по електронен път чрез Е-мейл или онлайн. Те се потвърждават с датите и часа на изпратения Е-мейл. Подадената чрез Е-мейл заявка се заменя с официална след пристигането на състезателя на мястото на състезанието.

5.4. Датата и часът, до който могат да се подават заявки за участие трябва да бъде посочен в програмата за състезанието. За закъснелите, по решение на директора на състезанието, може да им се разреши участие след като платят глоба в размер определен от годишната наредба за провеждане на автомобилни състезания за съответната година.

5.5. Всяка заявка, която съдържа неверни или непълни данни се счита за недействителна, а заявителят – за виновен в неправилно поведение.

5.6. Подписвайки заявката, състезателите, както и всички членове на екипажа поемат изцяло и безусловно задълженията, предвидени в Международния и Националния спортен кодекс, както и разпорежданията на специалния правилник.

5.7. Един заявен автомобил може да бъде заменен с друг в същия клас, най-късно до административния преглед.

5.8. Замяната на водач се допуска с друг, най-късно до административния преглед.

5.9. Организаторът има право да откаже участие на даден екипаж, но не по-късно от 3 дни преди старта е длъжен да уведоми за това заинтересованите лица, без да е необходимо да обяснява мотивите си.

5.10. Организаторът може да обяви предварително броя на автомобилите, които ще приеме за участие. Той не може да откаже участие на екипаж в старта на кръг от шампионата, освен ако за това няма специално разрешение на АФБ.

## 6. ЗАСТРАХОВКИ

6.1. Задължително е всички автомобили да имат валидна застраховка „Гражданска отговорност" или „Зелена карта" с покритие на максималните нива.

## 7. ТЪЛКУВАНЕ НА ПРАВИЛНИКА

7.1. Спортните комисари са компетентните лица, които вземат решения при случаи непредвидени в този правилник.

## 8. СТАРТОВИ НОМЕРА И РЕКЛАМНИ СТИКЕРИ

8.1. Всеки екипаж получава плакети със стартов номер. Тези плакети се залепват от двете страни на автомобила, а малкият плакет се залепва вдясно на челното стъкло. Всички плакети с номера от предишни състезания трябва да бъдат отстранени или закрити. Всички автомобили трябва да имат поставени стикери с имената и кръвната група на пилота и навигатора поставени на видно място, четливо с печатни букви. Примерна схема: П.ЧОГЛАНОВ 0+

8.2. Стартовите номера на екипажите се раздават по реда от генералното класиране от предходната година. Всеки участник запазва номера си от първото състезание до края на състезателната година. За неучаствалите в шампионата, по реда на приемане на заявките за участие в състезанието.

За всички състезания се въвежда следната номерация за различните класове:

- Номера от 100 нагоре – Клас Т1
- Номера от 200 нагоре – Клас Т2
- Номера от 300 нагоре – Клас Т3

8.3. На състезателите се разрешава свободно да поставят рекламни материали по автомобилите при условие, че:

8.3.1. това се разрешава от законите на нашата страна, правилниците на ФИА и наредбите на АФБ;

8.3.2. не нарушават добрите норми на етика и морал;

8.3.3. не вземат мястото на регистрационните плаки и на състезателните номера;

8.3.4. не са с политически или религиозен характер;

8.3.5. не пречат на видимостта на екипажа;

8.3.6. не закриват състезателните номера.

8.4. Организаторът има запазена площ за реклама, отделно от състезателните номера, на предния капак на автомобила 50/50 см. и на двете страни на задната част на автомобила 50/50 см. Състезателите са длъжни да осигурят свободна от стикери така описаната площ. Участникът може да се освободи от задължението си към рекламата, чрез заплащане на двойна стартова такса.

## 9. ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕГЛЕД

9.1. Първоначалният технически преглед на автомобилите се извършва съгласно указаното в програмата време и място, по предварително обявен график за явяване. Техническият преглед е в услуга на сигурността на състезателите, на всички останали участници в състезанието и не на последно място е основа за феърплей. Неспазването на графика ще се санкционира с глоба в размер на 200 лева платими на Организатора на състезанието.

9.2. Без заверен документ за преминал успешно технически преглед не се разрешава на нито един автомобил да вземе участие в състезанието.

9.3. Присъствието на екипажа на техническите прегледи не е необходимо. Независимо от това трябва да присъства представител на състезателя.

9.4. Преди всеки старт могат да се извършват и контролни технически прегледи за временното състояние на автомобила. Всяко установено нарушение е основание за изключване от състезанието или да се даде време на екипажа да отстрани нарушенията.

## 10. ИЗМЕНЕНИЕ НА ПРОГРАМАТА

10.1. Организационният комитет и спортните комисари си запазват правото да изменят програмата съобразно обстоятелствата и случая. Участниците се уведомяват за това решение в най-къси срокове.

10.2. Всички евентуални изменения или допълнителни разпореждания се обявяват в информационните бюлетини, номерирани и с посочени дата и час и подпис на директора. Тези допълнения се обявяват в секретариата, постоянното седалище на състезанието, на информационните табла и брифингите, освен в случаите когато това е невъзможно в хода на състезанието.

## 11. КОНТРОЛЕН КАРНЕТ

11.1. Преди старта всеки екипаж получава контролен карнет, на който е обозначено стартов номер на екипажа, време на стартиране. При пристигането на контролния пункт в края на състезателния ден (финала), този карнет се предава на съдията. Екипажът е изцяло отговорен за съхранението на контролния си карнет.(ПРИЛОЖЕНИЕ 1)

11.2. По време на цялото състезание, контролният карнет трябва да бъде в автомобила и се представя на контролните точки за заверка лично от един от членовете на екипажа.

11.3. Всяка поправка или подмяна в контролния карнет се наказва с непреминаване на етапа, освен при заверка от отговорния съдия.

11.4. Екипажът е длъжен да представи своевременно Контролния карнет на отговорния съдия и да следи за правилното вписване на контролното време. Единствено съдията на контролата има право да вписва часа в Контролния карнет.

11.5. Загубата на Контролния карнет или неговото непредаване до 1 (един) час след затваряне на етапа означава непреминаване на етапа.

AUTOMOBILE FEDERATION OF BULGARIA

## 12. ПРОТИЧАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЕТО

12.1. **Официален старт**

12.1.1. Преди старта организаторът събира всички състезатели, участващи в състезанието в предстартов парк при следните условия:

12.1.1.1. влизането в този парк ще се извърши не по-рано от 4 часа преди старта за всеки екипаж;

12.1.1.2. екипажите могат да бъдат представени от лице, упълномощено от състезателите;

12.1.1.3. предстартовият парк се счита за закрит парк.

12.1.2. Автомобилите стартират през 1 минута при демонстративен старт, който може да е в населено място.

12.2. **Пролог**

12.2.1. Прологът е пожелателен елемент и има за цел определянето на стартовата поредност (решетка) за първия етап от състезанието.

12.2.2. Прологът протича като състезателен етап и при него важат всички правила за времеизмерване, наказания, задължително оборудване и безопасност.

12.2.3. Поредността на стартиране в пролога съвпада с поредността на стартовите номера на екипажите.

12.3. **Етапи**

12.3.1. Видове етапи:

12.3.1.1. Специален етап: Специалния етап е състезание за трудност и майсторско управление на автомобила, където се засича време за преминаване.

12.3.1.2. Свързващ етап:

12.3.1.2.1. За идеално време – времето за преминаване на разстоянието между две часови контроли, зададено в Пътната книга или Контролния карнет. По-ранното или по-късното пристигане на часовата контрола се наказва.

12.3.1.2.2. За контролно време – времето за преминаване на разстоянието между две часови контроли, зададено в Пътната книга или Контролния карнет. По-късното пристигане на часовата контрола се наказва.

12.3.1.3. Супер специален етап: това е Специален етап с цел демонстрация и популяризиране на състезанието. Неговата дължина може да бъде намалена, но без да се променя типа на трасето. Състезанието може да има до един супер специален етап.

12.3.2. **Стартиране на етап**.

12.3.2.1. Часът на стартиране на всеки етап се обявява чрез пътната книга (road book) или в специален бюлетин на организатора. Също така се обявява интервалът, през който стартират екипажите.

12.3.2.2. Спрямо класирането от пролога (ако няма пролог – по стартовите номера) и обявения интервал за стартиране на първия етап, се оформя стартова поредност (решетка) за първия етап от състезанието.

12.3.2.3. В следващите етапи екипажите стартират по реда на класирането от предишния етап или ако организатора прецени, че няма време да обработи резултатите, по реда на финиширане на предходния етап, но това трябва да е предварително обявено в програмата или по съответния ред. В зависимост от обявения час на стартиране на тези етапи и съответните интервали автоматично се определят точните времена за стартиране на всички екипажи.

12.3.2.4. Всеки екипаж е задължен да стартира в точния час и да спазва реда на стартиране. Разрешава се стартиране само при пълен състав на екипажа. При закъснение на старт времето на екипажа започва да тече и му се добавя допълнително наказание. При закъснение за начален старт на етапа екипажът стартира последен, а при междинен старт единствено стартиращия съдия има правото да прецени ситуацията и да извика на старт закъснелия екипаж. Закъснелият за старт екипаж няма право да оспорва решенията на стартиращия съдия.

12.3.2.5. Автомобилите трябва да се движат на собствен ход. Не се допуска стартиране на автомобил, който е теглен или бутан от друг участник в състезанието.

12.3.2.6. На старта трябва да има осигурен преглед на екипажите за алкохол.

12.3.3. **Финал на етап**

12.3.3.1. На финала има задължително часова контрола за да отрази времето на финиширане.

12.3.3.2. На финала на специален етап е задължително да се организира летящ финал и стоп финал.

12.4. **Контроли**

За да се гарантира, че екипажите спазват предвидения маршрут, по трасето се създават контроли. Такива може да има само на точки от пътната книга. Контролните точки могат да бъдат:

12.4.1. Контроли за преминаване – транзитни контроли (ТК). Минимум една на всеки започнати 50 км. Съдиите, отговарящи за тези контролни пунктове само

заверяват контролния карнет, без да нанасят часа на преминаване и отбелязват в протокола на контролата преминаването на екипажа. Възможно е да бъдат определени скрити транзитни контроли, преминаването през които да се отчита чрез GPS-контрол. Наличието на такива контроли се обявява предварително, но GPS-координатите им не се предоставят на състезателите. За преминаване на скрита транзитна контрола се счита преминаването в радиус не повече от 20 м. от съответната точка. Виртуални транзитни контроли не може да се определят на места, където има вероятност от затруднено приемане на GPS сигнал. Виртуалните транзитни контроли трябва да бъдат отбелязани в пътната книга (road book).

12.4.2. Часови контроли (ЧК) – Съдиите, отговарящи за тези контролни пунктове, заверяват контролния карнет, нанасят часа на преминаване и отбелязват в протокола на контролата преминаването на екипажа. Старта и Финала на всеки етап е Часова контрола (ЧК).

12.4.3. Всички контроли се обозначават със знаци по стандарта на FIA. Всяка контролна зона (т.е. между първия и последния знак на зоната) се счита за закрит парк.

12.4.4. Влизането и напускането на контролните зони може да става само от/в посоката, указана в пътната книга.

12.4.5. Продължителността на престоя във всички контролни зони не трябва да превишава необходимото време за извършване на контролните дейности.

12.4.6. Контролите се закриват след затваряне на етапа или преминаване на всички екипажи.

12.4.7. В случай, че 50% от екипажите не успеят да се включат в контролното време за преминаване на даден етап, същото може да бъде удължено от директора на състезанието по решение на спортните комисари.

12.4.8. На всяка контрола се изготвя протокол (Приложение № …). В протокола се записва час на откриване и закриване на контролата, имената на съдиите и номерата на техните съдийски карти и номерата на преминалите екипажи с времето на преминаване през контролата. След закриване на контролата, протоколът се предава на директора на състезанието.

12.5. **Техническа помощ и сервизен парк**

12.5.1. Сервизните паркове трябва да бъдат обозначени в пътната книга с ЧК за влизане и излизане.

12.5.2. По време на цялото състезание, техническа помощ извън сервизните паркове може да се оказва само от други екипажи, участващи в състезанието.

12.5.3. По време на специалните етапи не е разрешено използването на резервни части, инструменти и материали извън тези, които се намират в състезателния автомобил или са предоставени от други екипажи.

12.5.4. Не се разрешава навлизането и спирането на сервизен автомобил, както и складирането на резервни части или други материали по маршрута на състезанието извън сервизните паркове, освен след изричното разрешение на директора на състезанието, при условие че не пречат на останалите състезатели.

12.5.5. Разрешава се техническа помощ в свързващи етапи, когато състезателното трасе съвпада с трасето на асистентските автомобили.

12.5.6. Скоростта на автомобилите в сервизните паркове не може да надхвърля 10 км/час.

12.5.7. В сервизните паркове се допускат само автомобили, регистрирани като „сервизни" и „придружаващи".

12.6. **Закрит парк.**

12.6.1. По време на режима на закрития парк се забраняват всякакви поправки или подмени. При нарушение следва отстраняване от състезанието или друго наказание, по преценка на спортните комисари.

12.6.2. Независимо от това по преценка на техническите комисари, че състоянието на даден автомобил не съответства за нормално движение по пътищата, той задължително трябва да бъде ремонтиран в присъствието на един технически комисар.

12.6.3. Използваните за поправка минути се считат като закъснение по даден предходен сектор.

12.6.4. По изключение, по време на този режим, но под контрола на упълномощен съдия или на технически комисар, в парковете за потегляне, прегрупиране или в края на етапа, на състезателите се разрешава без наказание:

12.6.4.1. да подменят спукана или неизправна гума (със собствени средства);

12.6.4.2. да подменят предно стъкло с чужда помощ.

12.7. **Времеизмерване**

12.7.1. Времеизмерването на специален етап се осъществява с точност до секунда, а на свързващите етапи с точност до минута.

12.7.2. Стартирането в етап се осъществява с часовник или табло, което отмерва времето с точност до секунда.

12.7.3. Времето на финала се маркира по финалната линия посредством хронометрични устройства. Тези апарати се дублират с хронометри без да са задължително с печатащо устройство.

12.7.4. В случай, че по решение на директора на състезанието специален етап бъде прекратен преждевременно, преди да са финиширали всички екипажи, по решение на спортните комисари етапът може да бъде анулиран или на екипажите да се даде време от последната виртуална или транзитна контрола, през която са преминали над 50% от екипажите.

12.8. **GPS контрол**

12.8.1. За контрол на ограниченията на максималната скорост и спазване на определения в пътната книга маршрут се използват траковете, записани от съвместим с Гармин GPS приемник или сателитно проследяване (тракери) предоставени от организатора (ПРИЛОЖЕНИЕ 2).

12.8.2. Задължение на екипажа е да поддържа GPS тракера в изправност и включен през цялото време от старта до финала за деня. При пристигане на контролния пункт в края на състезателния ден, по желание GPS приемник се предава на съдията, заедно с контролния карнет.

12.8.3. Всяка неизправност или изключване на GPS тракера, довели до липса на записан трак или части от него, се смята в ущърб на екипажа и води до налагане на съответните наказания, включително до непризнаване на етапа. Предаването на GPS приемник по желание се извършва на финала заедно с контролния карнет (ПРИЛОЖЕНИЕ 2).

12.8.4. Данните, записани от GPS тракера, се отчитат от отговорника по GPS-контрола. Всички констатирани нарушения (превишаване на скоростта, непреминаване на контролни точки, неспазване на маршрута) се описват в протокол, който се подписва от отговорника по GPS-контрола и се предава на спортните комисари.

12.8.5. След сваляне на данните от GPS-а, записаният трак не се изтрива и GPS-ът не се връща на екипажа, докато не изтече времето за подаване на протести.

12.8.6. В случай на оспорване на резултатите от GPS-контрола, проверката се извършва след повторно разглеждане на трака в присъствието на заинтересованите екипажи. При наличие на втори контролен GPS, той може да бъде използван, ако предварително е деклариран и предаден на финала, заедно с контролния карнет.

12.9. **Наказания**

12.9.1. При закъснение за начален или междинен старт, екипажът стартира при подадена му команда от съдията на старта, като времето му за старт тече от момента на определеното му време за стартиране и получава наказание от 15 минути.

12.9.2. При предварение за начален старт – ако екипажът стартира по-рано от посоченото в карнета време за стартиране, то той получава наказание от 15 минути, което се добавя към времето му за преминаване на етапа.

12.9.3. Непреминаване през контролна точка от трасето (CP, Транзитна или Часова контрола) или идването от грешна посока към контролен пост, се наказва с 2 (два) часа за всяка контролна точка. Контролна точка може да има само на точки от пътната книга. Непреминаването през виртуална контролна точка от трасето (WP) се наказва с 30 минути за всяка виртуална контолна точка.

12.9.4. Неспазването на описаните в пътната книга особености, например: забрани за изпреварване, напускане на определения маршрут с цел облагодетелстване и други се наказват с 1 (един) час, ако не е предвидено друго от организатора. Нарушенията се констатират въз основа на протоколите на съдиите на контролни точки, карнетите на състезателите и показанията от трака на тракерите или GPS-ите. Спортните комисари могат по своя преценка да наложат друго наказание (по-леко или по-тежко), според конкретната ситуация и облагодетелстването на екипажа.

12.9.5. Неизползването на предпазен колан за дърветата при теглене с лебедка се наказва с един час.

12.9.6. При неспазване ограниченията на скоростта, наказанието е 2 (две) минути за всеки километър превишение до 10 км/час превишение и по 5 (пет) минути за всеки километър превишение над 10 км/час превишение, за всяко нарушение. В тази връзка ще се ползват траковете от GPS-ите и/или тракове от проследяващи устройства (тракери) предоставени от организатора, като се отчита средната скорост в зоната на ограничението. Зоната на ограничението трябва да бъде ясно дефинирана в пътната книга с началната и крайната ѝ точка, като те са и виртуални контроли.

12.9.7. Специалният етап се счита като прекъснат, когато екипажът се откаже или не пресече финала в рамките на определеното му максимално време за преминаване на етапа, но премине над 66% от трасето. В този случай времето му за преминаване е измереното време на най-бавния (време за преминаване плюс времето от наложените наказания) редовно финиширал екипаж на същия етап. Към това време се добавят 2 часа наказание.

12.9.8. Специалният етап се счита за непреминат, когато екипажът не стартира или стартира и не премине минимум 66% от трасето от Специалните етапи. В този случай времето му за преминаване е измереното време на най-бавния (време за преминаване плюс времето от наложените наказания) редовно финиширал екипаж на същия етап. Към това време се добавят 4 часа наказание. При непредаване на контролния карнет на финала или в случай на финиширане след затварянето на етапа и непредаване на контролния карнет в организационния офис, етапът се счита за непреминат. Освен това може да бъде търсена финансова отговорност от съответния екипаж, предизвикал разходи от ненужни акции за издирване.

12.9.9. При свързващите етапи, ако има наказуемо предварение или закъснение, се налагат следните наказания:

12.9.9.1. при по-късно пристигане, наказанието е 10 секунди за всяка минута закъснение;

12.9.9.2. при по-ранно пристигане наказанието е 1 минута за всяка минута предварение.

Наказателното време се добавя към общото време от специалните етапи на състезателя.

12.9.10. Санкцията дисквалификация се налага при безотговорно каране в бивака или по време на свързващите етапи, или при преминаване на трасето на специалните етапи преди официалния им старт. Състезателите са отговорни за действията на обслужващите и съпровождащите ги лица, като могат да бъдат дисквалифицирани в случай, че тези лица проявят безотговорно, хулиганско поведение, преминат без разрешение по част от маршрута от трасето или при шофиране със скорост по-висока от 10 км/час в бивака.

12.9.11. Участникът може да бъде дисквалифициран или да получи наказателно време по преценка на спортните комисари при:

12.9.11.1. Манипулация на контролния карнет или записания от GPS-а трак;

12.9.11.2. Манипулация на автомобила след техническия преглед, т.е. промени, които не отговарят на задължителното оборудване;

12.9.11.3. Грубо, небрежно или преднамерено застрашаване на други лица;

12.9.11.4. Неоказана първа помощ при инцидент в трасето. Всеки участник е задължен, както по време на етапите така и извън тях да оказва помощ. Съдействието при технически проблеми не е задължително, но е показател за феърплей. При оказване на първа медицинска помощ, на екипажа оказал съдействие се изважда времето на престоя. Установяването на времето на престой се измерва по показанията на GPS тракера. Задължение и на двата екипажа е да уведомят за това Директора на състезанието;

12.9.11.5. Шофиране без задължителните предпазни средства (каска, предпазен колан).

## 13. РЕЗУЛТАТИ

13.1. Измереното време за преминаване по маршрута на етапа и наложените наказания определят резултата на екипажа за съответния етап.

13.2. По време на етапа и след неговото приключване може да се вадят междинни, временни и неокончателни резултати от екипа по времеизмерването и организаторите на състезанието. Тези резултати са неофициални и не са основание за подаване на протести.

13.3. Официални резултати се обявяват от организатора на предвидените за това места само след заседание на спортните комисари и налагане на всички наказания. Резултатите се подписват от Председателя на спортните комисари.

## 14. КЛАСИРАНЕ

14.1. Класирането за съответния етап се прави на база официалните резултати за етапа. Критерий за класиране е най-малкото време за преодоляване на етапа след налагането на съответните наказания.

14.2. Победител в състезанието е екипажът с най-малко сумарно време от преминаването на всички етапи. В случай, че след приключване на последния етап има екипажи с равно сумарно време, критерий за по-предно класиране става броя на по предно класиране в етапите. При равен брой се гледа класирането в последния етап.

14.3. След изготвяне на класирането, екипажите участващи за Националния шампионат, получават точки, само ако броят на етапите прекъснат и редовно финиширал са поне 66% от специалните етапи. Класираните на първите 15 места получават следните точки за шампионата:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1st | 30 точки | | 9th | 9 точки |
| 2nd | 24 точки | | 10th | 7 точки |
| 3rd | 21 точки | | 11th | 5 точки |
| 4th | 19 точки | | 12th | 4 точки |
| 5th | 17 точки | | 13th | 3 точки |
| 6th | 15 точки | | 14th | 2 точки |
| 7th | 13 точки | | 15th | 1 точки |
| 8th | 11 точки | | | |

14.4. Класове се сформират според годишната наредба на АФБ. Класове с по-малко от 3 (три) екипажа получават половината от точките за годишното класиране.

14.5. Състезания с участие на по-малко от 7 (седем) екипажа с лицензирани състезатели, не важат за Национален шампионат.

14.6. Състезания с изминати км на специалните етапи по-малко от 45% от заявените в графика не получават точки за Националния шампионат.

14.7. Състезания с изминати км на специалните етапи по-малко от 66% от заявените в графика получават половината от полагащите се точки за Националния шампионат.

## 15. ПРОТЕСТИ И ОБЖАЛВАНЕ

15.1. Протестите се подават съгласно XII глава на НКАС (Национален Кодекс по Автомобилен Спорт).

15.2. Обжалванията се подават съгласно XIII глава на НКАС.

15.3. Таксата за контестации срещу решения за наказания за превишена скорост в зони с ограничение на скоростта или WP установени с тракинг системата е 100 лева. В случай, че контестацията е основателна, таксата за разглеждане се връща на подалия контестацията

## 16. НАГРАЖДАВАНЕ

16.1. Организаторът раздава награди и купи, съгласно финансовите си възможности. За церемонията по награждаване всички призьори са длъжни да се явят в опрятен и стегнат вид с (фанелки, гащеризони, якета) на организатора на състезанието или спонсори на състезанието или екипажа. Няма да бъдат допускани до церемонията състезатели в неприличен вид и облекло. При неявяване на церемонията екипажът подлежи на санкция – глоба в размер на 200 лева платими на Организатора на състезанието.

AUTOMOBILE FEDERATION OF BULGARIA

## 17. ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

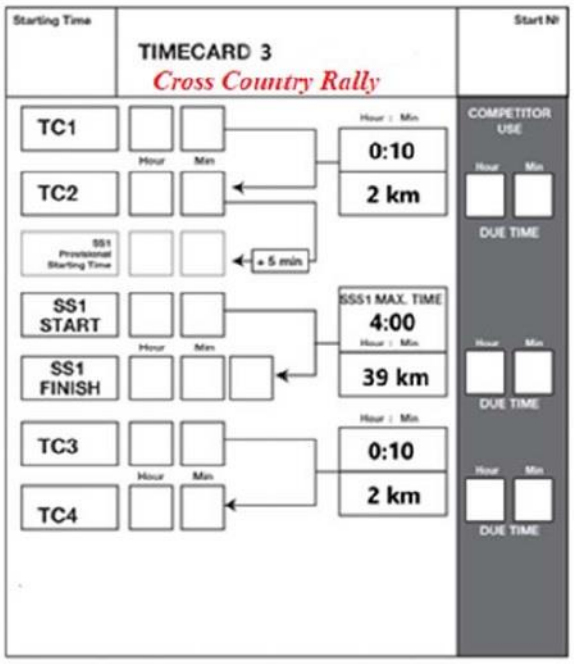
17.1. Организаторът си запазва правото при възникване на непредвидени затруднения да отложи или отмени състезанието.

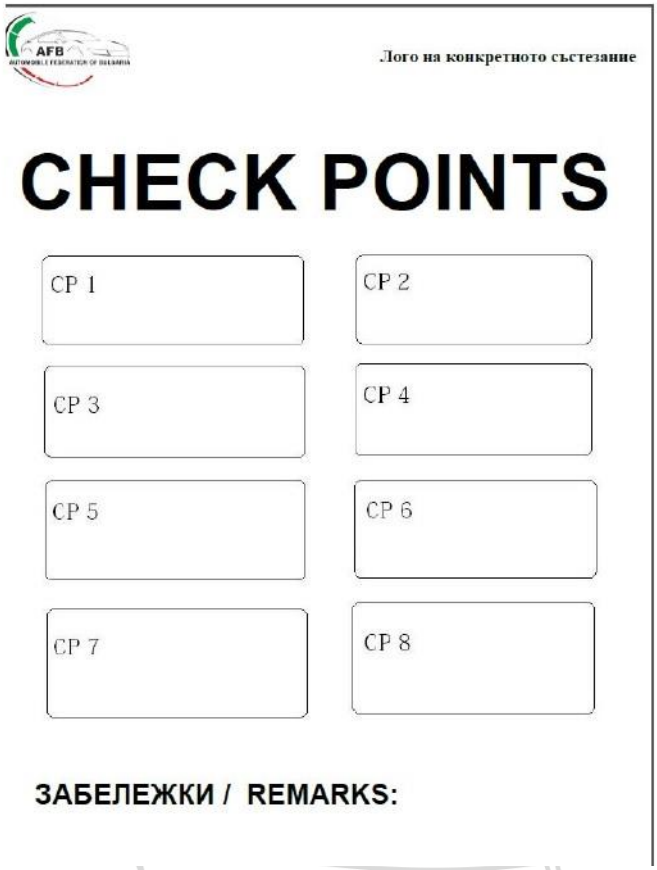
17.2. Всеки състезател, водач и механици трябва да познават разпоредбите на наредбата на АФБ за провеждане на автомобилни състезания през текущата година, настоящия специален правилник и допълнителния правилник на организатора и се задължават да го спазват.

17.3. Организаторът не поема никаква отговорност към водачите или трети лица за щетите и загубите, причинени пряко или непряко от водачите или техните автомобили. Тази отговорност се носи от непосредствените причинители.

Настоящият Специален правилник е приет от Комисия Крос Кънтри и Офроуд към АФБ.

# Приложение 1




| ПРОТОКОЛ НА КОНТРОЛА N: (Име и място)<br>час на пристигане…. час на тръгване…. | | |
|---|---|---|
| Екипаж N: | Време на преминаване | Забележки |
| 1. Xxxxx | час/минути | |
| 2. XXXX | час/минути | |

## Приложение 2

# ТРАКИНГ СИСТЕМА

# „Race Tracking “

# ИНСТРУКЦИЯ ЗА МОНТАЖ

## Категории Expert, Standard, Regularity

### 1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1.1 ТРАКИНГ системата ***Easy*** Tracking Race е продукт използващ GPS позициониране и GPRS трансфер на данни.

1.1. Онлайн решение за рали контрол и интерактивна комуникация с организационните екипи.

1.2. **Системата е разработена, поддържана и обслужвана** от **организатори** и **активни пилоти.**

**За тези, които нямат тракери се заплащат 100 лева депозит, който се връща след състезанието**

1.4 . Тракера се монтира по време на административния преглед или преди него, и се тества по време на техническия преглед от екип на ***Easy*** Tracking Race

**1.5. Тракера се демонтира в края на състезанието, или при отпадане на екипажа от екип на Easy Tracking Race**

1.6 .Устройството има вградена батерия, която осигурява изпращането на информация в случай на загуба на директното захранване.

1.8. Забранява са разглобяването и демонтажа на елементи от системата, както и прекъсването на директното захранване. **Проверки ще бъдат извършвани по време на техническите прегледи и по време на състезанието.**

### 2. ФУНКЦИИ

2.1.Тракерът предава данни в реално време към сървър, относно позицията и състоянието на автомобила на определени времеви периоди.

2.2.Тракерът се активира в момента, в който получи захранване при монтажа му по време на техническият преглед в началото на състезанието.

## Приложение 2

# ТРАКИНГ СИСТЕМА

# „Race Tracking “

# ИНСТРУКЦИЯ ЗА МОНТАЖ

## Категории Expert, Standard, Regularity

### 1. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1.1 ТРАКИНГ системата ***Easy*** Tracking Race е продукт използващ GPS позициониране и GPRS трансфер на данни.

1.1. Онлайн решение за рали контрол и интерактивна комуникация с организационните екипи.

1.2. **Системата е разработена, поддържана и обслужвана** от **организатори** и **активни пилоти.**

**За тези, които нямат тракери се заплащат 100 лева депозит, който се връща след състезанието**

1.4 . Тракера се монтира по време на административния преглед или преди него, и се тества по време на техническия преглед от екип на ***Easy*** Tracking Race

**1.5. Тракера се демонтира в края на състезанието, или при отпадане на екипажа от екип на Easy Tracking Race**

1.6 .Устройството има вградена батерия, която осигурява изпращането на информация в случай на загуба на директното захранване.

1.8. Забранява са разглобяването и демонтажа на елементи от системата, както и прекъсването на директното захранване. **Проверки ще бъдат извършвани по време на техническите прегледи и по време на състезанието.**

### 2. ФУНКЦИИ

2.1.Тракерът предава данни в реално време към сървър, относно позицията и състоянието на автомобила на определени времеви периоди.

2.2.Тракерът се активира в момента, в който получи захранване при монтажа му по време на техническият преглед в началото на състезанието.

## 5. ЕЛЕКТРИЧЕСКИ НАКРАЙНИЦИ

**5.1.Захранващите кабели в купето на автомобила трябва да бъдат с предварително подготвен с тип кабелни обувки показани на картинката, които се предоставят от организатора**

## 6. МОНТАЖ

6.1. Системата се монтира преди техническия преглед.
Монтажът на тракера се извършва посредством:

- Кабелни превръзки („свински опашки”);
- Велкро лента;

**6.2.Задължение на състезателя е да предостави достатъчно място за тракера съгласно изискванията за позицията за монтаж.**

## 7. ПРИМЕРНА ПОЗИЦИЯ ЗА МОНТАЖ

7.1.Общ изглед за монтаж на тракинг системата:

**В схемата на захранване е задължително да се интегрира предпазител– 5А непосредствено след акумулатора.**