

«УТВЕРЖДАЮ»
Директор АМК «Виктория»

_____ В. Н. Лумпов
«__» _____ 2017 г.

«СОГЛАСОВАНО»
Глава города Слободского

_____ И. В. Желвакова
«__» _____ 2017 г.

Регламент

Открытого Кубка «Виктории»
по автомобильным трековым гонкам

«Русская Зима - 2017»

г. Слободской
2017 г.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Организатор соревнований – авто-мотоклуб «Виктория» при поддержке администрации г. Слободского.

Соревнования проводятся в соответствии с настоящим Регламентом, который разработан на основе положений и требований Спортивного Кодекса РАФ (СК РАФ), действующих Правил организации и проведения соревнований по зимним автомобильным трековым и ледовым гонкам (ПТЛ-017), Регламента соревнований по зимним трековым автомобильным гонкам РАФ, Классификации и технических требований к автомобилям, зачётной группы А-1600, участвующим в спортивных соревнованиях (КиТТ).

Соревнования проводятся в зачётных классах:

- «Супершип»;
- «Д2Н»;
- «Классика».

КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ

№ п./п.	Время начала и окончания соревнования	Дата проведения	Этапы
1	11:00 – 15:00	29 января 2017 г.	1-й этап Открытие
2	11:00 – 15:00	19 февраль 2017 г.	2-й этап
3	11:00 – 15:00	12 марта 2017 г.	3-й этап Закрытие

Даты проведения этапов могут быть изменены по обстоятельствам, не зависящим от организаторов.

ПРОГРАММА ЭТАПА СОРЕВНОВАНИЯ

Время	Мероприятие
Стадион «Труд» (г. Слободской)	
8:00 - 9:30	Регистрация участников Техническая инспекция (территория зоны сервисного парка) Медицинский контроль
9:30 -10:30	Квалификационные заезды
10:30	Брифинг Инструктаж для водителей, публикация стартовой ведомости
11:00	Торжественное открытие соревнований
11:15	Зачётные заезды
15:00	Церемония награждения победителей и призёров

Организатор и Главная судейская коллегия (ГСК) оставляют за собой право уточнять Программу соревнования в зависимости от количества заявленных Водителей и метеорологических условий, о чём будет объявлено дополнительно.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

Состав официальных лиц соревнования будет объявлен дополнительно.

ЗАЯВКИ

Предварительные Заявки по установленной форме принимаются Организатором на адрес электронной почты: lumpi_VN@mail.ru

Непосредственные контакты со спортсменами осуществляет Организатор Лумпов В.Н. 8(912)820-58-74.

Адрес группы в интернете - <https://vk.com/amkvictoria>

Окончательные заявки принимаются на Административной проверке по установленной РАФ форме.

Настоящий Регламент является официальным приглашением на соревнование.

Организатор оставляет за собой право отменить соревнование в случае несоответствующих погодных условий для проведения зимних трековых гонок.

Организатор оставляет за собой право отказать участнику в регистрации, а так же участию его в соревнованиях без каких-либо объяснений и доводов.

УЧАСТНИКИ И ВОДИТЕЛИ

Участниками (заявителями) соревнования могут быть юридические и физические лица, подавшие заявку Организатору соревнования и оплатившие заявочный взнос.

К участию в соревновании допускаются Водители, имеющие водительское удостоверение категории не ниже «В», и действующие документы медицинского страхования (страховой полис «От травм и несчастных случаев» о страховании жизни и здоровья имеющий силу на соревновании на страховую премию не менее 100 тыс. руб.), медицинскую справку на право управления автомобилем.

Водители обязаны присутствовать на официальных мероприятиях:

- обязательный инструктаж водителей;
- парад-представление участников;
- награждение победителей и др.

Водители, уклонившиеся от исполнения этих условий, наказываются в соответствии с настоящим Регламентом.

Представитель - физическое лицо, включенное Участником в заявку, действующее от его имени и представляющее интересы Участника на соревновании.

На каждом этапе соревнований, команда участника должна состоять не более чем из 3-х человек: Участник соревнований, Представитель команды, Механик команды.

РЕГИСТРАЦИЯ. МЕДКОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ.

Административная проверка проводится во время, предусмотренное Программой соревнования. Представитель (Водитель) должен предъявить документы, предусмотренные п. 6.3 Правил организации и проведения соревнований по зимним автомобильным трековым и ледовым гонкам (ПТЛ-017) и регистрационные документы на автомобиль.

Участники, не подавшие предварительной заявки или опоздавшие на Административную проверку, по решению ГСК могут пройти её до начала квалификации.

Благотворительный Взнос за участие уплачивается в кассу организатора на административной проверке и составляет 2000 (Две тысячи) рублей за каждого Водителя.

Медицинский контроль будет проведён в ходе Административных проверок. Главный врач соревнования имеет право провести дополнительный медицинский контроль любого водителя в любое время по собственной инициативе или по решению ГСК.

Предстартовая техническая инспекция проводится с целью определения соответствия автомобилей техническим требованиям, а также требованиям по обеспечению безопасности.

Автомобили, не прошедшие предстартовую техническую инспекцию, равно как и Водители, не прошедшие предстартовый медицинский контроль, к соревнованию не допускаются.

После финиша все Водители должны поставить свои автомобили в Закрытый парк для заключительной Технической инспекции. Невыполнение этого требования влечёт за собой исключение из зачёта.

АВТОМОБИЛИ

К участию в соревнованиях допускаются автомобили с приводом на переднюю ось, имеющие рабочий объём двигателя до 1600 куб. см. включительно, с закрытым кузовом, оборудованным каркасом безопасности по действующим требованиям КиТТ РАФ и соответствующие Специальным требованиям к автомобилям, участвующим в трековых автомобильных гонках. До начала соревнований каждый участник должен предоставить автомобиль технической комиссии для осмотра и проверки на соответствие всех параметров данного регламента, при этом двигатель должен быть опломбирован (см. Техническую Часть регламента).

Техническая комиссия имеет право по окончании любого этапа произвести контрольные замеры и дополнительные проверки любого автомобиля (по жеребьевке либо по поданному протесту) на предмет соответствия его техническим требованиям, определённым данным Регламентом.

Стартовые номера наносятся на передние двери автомобиля черными цифрами в белом прямоугольнике, размерами 50 x 52 см. Цифры должны быть классического типа, минимальная высота - 28 см с шириной штриха 5 см.

Регламентация используемых шин в соответствии с Приложением Технической Части к настоящему Регламенту и являющемуся его неотъемлемой частью.

ТРАССА СОРЕВНОВАНИЙ

Соревнование проводится на трассе, подготовленной для зимних трековых гонок:

- покрытие трассы – лёд толщиной не менее 200 мм по всей длине трассы;
- ширина трассы – не менее 10 м, на поворотах – не менее 12 м;
- длина трассы - 380 м.

ТРЕНИРОВКА

Свободная тренировка организуется так, чтобы каждый Водитель имел возможность проехать не менее 4 кругов, при этом ГСК имеет право сократить или увеличить время нахождения на трассе, в зависимости от количества участников и метеоусловий.

На зачётной трассе одновременно находиться может быть не более 2 автомобилей.

Необходимость участия в свободной тренировке каждый Водитель определяет самостоятельно.

КВАЛИФИКАЦИЯ

Участник выезжает на зачётную трассу по приглашению судей, при этом одновременно находиться на трассе может быть только 1 автомобиль.

Водитель должен проехать разгонный круг, 2 полных хронометрируемых круга и круг схода с трассы.

Судьями фиксируется время прохождения по зачётной трассе каждого круга каждым автомобилем с точностью до 0,1 с, в приоритетный список для распределения стартовых мест принимается результат лучшего круга. При равенстве зачётных результатов у двух и более Водителей сравниваются результаты вторых кругов.

Квалификационные заезды засчитывается Водителю, прошедшему как минимум один полный круг зачётной трассы.

При общем количестве участников не более 16 в каждом классе проводится жеребьёвка.

ФОРМИРОВАНИЕ ЗАЕЗДОВ

Выезд участников заезда на зачётную трассу допускается только с разрешения судьи выпуска.

Водитель, не обеспечивший подачу автомобиля с заведённым двигателем к месту формирования заезда в установленный срок (3 минуты с момента объявления о формировании заезда), от участия в заезде отстраняется, при этом его место занимает запасным Водителем (если таковые имеются) или остаётся пустым.

На свободную дорожку всегда вызывается первый запасной Водитель, а в случае, когда он уже занял свободную дорожку или отказывается от участия в заезде, вызывается второй запасной Водитель и т.д. Отказ запасного Водителя от участия в заезде засчитывается ему, как участие в заезде при подсчёте суммарного количества пройденных им заездов, которое не может превышать количества заездов Водителей основного состава.

Контрольное время готовности к следующему заезду – 5 минут после финиша лидера предыдущего заезда, если Руководителем гонки не установлен больший перерыв.

При расстановке автомобилей на линии старта присутствие в предстартовой зоне кого-либо, кроме Официальных лиц соревнований, запрещено.

Запрещается остановка автомобиля и тренировка старта при движении к месту расстановки автомобилей на линии старта. Разрешается только одна

остановка автомобиля, непосредственно перед линией старта.

При выпуске автомобиля на трассу контролируется включение света фар и задних габаритных огней.

Готовность всех автомобилей к старту фиксируется поднятием судьёй зеленого флага перед стоящими на линии старта автомобилями.

СТАРТ

Автомобили устанавливаются на линии старта с работающими двигателями. Запрещается пересечение автомобилем линии старта в период расстановки.

Старт осуществляется при помощи стартовой машины, светофора либо флагом путём поднятия флага в вертикальное положение и его резким взмахом вниз по истечении 1÷3 секунд. Стартовая команда возможна при помощи светофора. Способ подачи стартовой команды будет продемонстрирован Водителям до старта первого заезда.

Совершивший фальстарт Водитель исключается из заезда.

При старте с одной линии в 30 м от линии старта с обеих сторон должны быть установлены синие флаги, обозначающие границу «Зоны прямолинейного движения». Нарушение прямолинейности движения наказывается аннулированием результата заезда для нарушителя, остановка заезда не производится.

ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАССЕ

Количество кругов в заезде не менее 4, решением ГСК количество кругов может быть увеличено.

Направление движения – против часовой стрелки.

В ходе заезда судьи подают сигналы флагами:

- флагом РАФ – для подачи стартовой команды;
- ЖЁЛТЫМ флагом – при наличии препятствия на трассе. Жёлтые флаги показываются только судьейскими пунктами, расположенными непосредственно перед препятствием (по ходу движения автомобилей по трассе). Зона действия флага заканчивается после прохождения препятствия. В зоне действия жёлтого флага обгон запрещён;

- ЖЁЛТЫМ С ЧЁРНЫМИ ДИАГОНАЛЯМИ – сигнализируется, что лидер заезда пошёл на последний зачетный круг;

- КРАСНЫМ – для остановки гонки. Красный флаг показывается взмахами на всех судьейских постах по указанию Руководителя гонки. Команда остановки означает требование немедленно прекратить соревнование, направить свои автомобили в парк-стоянку, проявляя предельную осторожность и готовность к внезапной остановке, обгоны запрещены;

- ЧЁРНО-БЕЛЫМ КЛЕТЧАТЫМ – оповещает об окончании тренировки или финиш заезда.

При возникновении ситуации, исключающей дальнейшее самостоятельное движение по зачётной трассе, Водитель обязан, соблюдая меры безопасности, покинуть автомобиль.

Открывание капота находящегося на трассе автомобиля во время заезда влечёт за собой замечание Руководителя гонки, а в том случае, если автомобиль продолжил движение – замечание объявляется вместе с исключением из

данного заезда.

Водитель, замедливший движение или отставший на круг обязан содействовать беспрепятственному обгону его автомобиля (уступить дорогу). Во время движения по трассе фары и габаритные огни должны быть включены. В случае потери лобового стекла, Водитель должен незамедлительно прекратить гонку и сойти с трассы в ближайшем съезде с трассы, не создавая помех другим участникам. Участие в соревновании без лобового стекла запрещено.

НЕКОРРЕКТНОЕ ПОВЕДЕНИЕ. ОПАСНАЯ ЕЗДА

Всякое неспортивное, обманное или недостойное действие, принятое Участником или Водителем, рассматривается ГСК, которая вправе применить любое из возможных наказаний: дисциплинарное замечание, денежный штраф, исключение из соревнования.

Поводом для исключения из соревнования может быть получение Водителем ТРЁХ замечаний за нарушение правил движения по зачётной трассе, объявленных Руководителем гонки.

Если, по мнению Руководителя гонки, езда какого-либо Водителя является неправильной, некорректной или опасной, создаёт этому Водителю преимущества, или же снижает шансы другого Водителя, он может объявить замечание, аннулировать результат в заезде, остановить заезд и повторить старт. На такое решение не может подаваться протест или апелляция.

Если по той или иной причине решение об остановке заезда принято после того, как один или несколько Водителей уже финишировали, заезд не повторяется, а Водитель, который из-за неправильной, некорректной или опасной езды со стороны другого Водителя, за это исключенного, не сумел финишировать, считается финишировавшим и ему дается место, которое он занимал в ходе заезда до этого случая неправильной, некорректной или опасной езды, происшедшего после прохождения как минимум двух полных кругов.

Если сигнал остановки не подавался, решения о последствиях, аналогичных остановке заезда, объясняются Водителя после их финиша.

Любой Водитель, которого Руководитель гонки счёл виновником остановки заезда, к участию в повторном заезде не допускается, запасной Водитель на его стартовую позицию не вызывается.

Любой Водитель, не принявший старт, или сошедший до инцидента, связанного с остановкой, или исключённый из заезда, не допускается к участию в повторном заезде, за исключением случаев, когда Водитель сошёл из-за неправильной езды другого Водителя или остановился по соображениям безопасности.

В случае если ГСК сочтёт, что виновных в остановке заезда нет, к участию в перезаезде допускаются все Водители, способные самостоятельно прибыть на линию старта, при этом допускается возврат автомобиля на трассу с посторонней помощью.

ФИНИШ. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК

Судья на финише обозначает поднятием жёлтого флага с чёрными диагоналями факт ухода автомобиля лидера на последний круг. Флаг держится до момента выхода автомобиля лидера на финишную прямую, когда он должен

быть заменён на финишный (чёрно-белый клетчатый), который показывается взмахами при пересечении автомобилем лидера линии финиша (и далее каждому последующему автомобилю, независимо от количества пройденных кругов).

Сигнал об окончании гонки подаётся на линии финиша лидирующему автомобилю, как только он завершит полную дистанцию заезда. После того, как лидеру заезда будет дана отмашка финишным флагом, этот флаг показывается всем остальным Водителям и все они считаются финишировавшими вне зависимости от количества пройденных ими кругов.

С момента финиша лидера заезда начинается отсчёт времени закрытия финиша. Контрольное время закрытия финиша – 3 минуты, если автомобиль заканчивает свой последний круг, за время, превышающее время закрытия финиша, этот круг не принимается во внимание для определения результата, показанного Водителем.

Получив отмашку финишным флагом, все Водители должны плавно снизить скорость и, сохраняя порядок прохождения линии финиша, без обгона двигаться по трассе в закрытый парк. Нарушение порядка движения после прохождения линии финиша наказывается.

Любой автомобиль, принявший участие в соревнованиях, не может покинуть зону соревнований до их полного окончания. Любой автомобиль, не способный далее стартовать, должен быть поставлен в закрытый парк.

СИСТЕМА ЗАЧЁТА

Соревнование проводится по таблице 16-ти на 4-х дорожках. Интервал между автомобилями на одной стартовой линии не может быть менее 0,5 м.

При количестве к старту Водителей меньше, чем 16, ГСК вправе выбрать иную систему зачёта (например, по таблице 13-ти на 4-х дорожках, 9-ти на 3-х дорожках).

ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

Победитель Этапа определяется по наибольшей сумме набранных очков. Очки в заездах начисляются за места, занятые в заезде:

При применении таблицы 16 на 4 дорожки	При применении таблицы 13 на 4 дорожки	При применении таблицы 9 на 4 дорожки
1 место – 3 очка	1 место – 3 очка	1 место – 2 очка
2 место – 2 очка	2 место – 2 очка	2 место – 1 очка
3 место – 1 очко	3 место – 1 очко	3 место – 0 очко
4 место – 0 очков	4 место – 0 очков	

В протоколах не стартовавший обозначается – «н/с», сход – «сх», не прохождение дистанции – «н/к» (не классифицируется), аннулирование результата – «анн».

При равенстве очков для водителей, претендующих на 1, 2 и 3 места по итогам соревнования проводится дополнительный заезд, в остальных случаях преимущество определяется по более высокому результату в заездах этапа и далее по последней личной встрече или по последнему заезду, если личной встречи не было.

При аннулировании результат одного или нескольких Водителей другие

Водители соответственно перемещаются на одно место при определении результатов заезда или итоговых результатов соревнований.

Результаты Водителя в Кубке определяются по сумме очков, начисленных ему за занятые места на этапах. Результатом на каждом этапе Кубка являются очки, которые начисляются за места, занятые в заезде, в соответствии с принятой системой заездов. Для расчёта берётся количество спортсменов принявших участие в заездах Этапа.

Итоговый результат Водителя в Кубке - наибольшая сумма очков, начисленная ему на ВСЕХ этапах Кубка.

При равенстве итоговых результатов в Кубке у двух и более водителей более высокое место занимает Водитель, занявший высшее место на финальном этапе Кубка. В случае, если эти водители не получили классификации или разделили места на финальном этапе Кубка, сравниваются результаты, не вошедшие в зачёт, при новом равенстве - итоги последней личной встречи.

НАКАЗАНИЯ

Нарушение расстановки временных ограничителей трассы пенализируется в соответствии с таблицей пенализаций.

Уклонение от заключительной технической инспекции влечёт за собой исключение из соревнования.

Нарушение порядка прохождения линии финиша при движении по трассе после отмашки финишным флагом, неоднократная остановка при выезде на старт наказывается штрафом согласно таблицы пенализаций.

Обгон под жёлтым флагом – аннулирование результата заезда.

Случаи грубой езды фиксируются. Каждый такой случай принимается во внимание при возможных последующих инцидентах с данным Водителем, как в ходе конкретного соревнования, так и в ходе Кубка.

За нарушения требований нормативных документов Кубка, не предусмотренные настоящим Регламентом, ГСК может применять к Участникам и Водителям следующие меры воздействия:

- замечание;
- денежный штраф;
- исключение из заезда;
- аннулирование результата.

Организатор вправе принять собственные санкции и размеры штрафов за нарушения, допущенные Водителями и Участниками вне трассы соревнования. Санкции и штрафы публикуются в таблице пенализаций.

ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИЙ

Нарушение	Наказание
Несвоевременная подача заявки (п. 3.3 ПТЛ-09)	Штраф 5000 руб. или отказ в старте
Уклонение от заключительной ТИ (пп.5.7, 17.2 ПТЛ-09)	Исключение из соревнования
Присутствие в предстартовой зоне кого-либо, кроме Официальных лиц, при расстановке автомобилей на линии старта (п. 12.4 РЧиК)	Штраф 1000 руб.
Выезд на трассу без разрешения судьи в тренировочных заездах (п. 12.2 РЧиК, п. 10.3) ПТЛ-08)	Штраф 1000 руб.

Выезд на трассу без разрешения судьи в зачетных заездах (п. 12.2 РЧиК; п. 10.3 ПТЛ-08)	Отказ в старте
Превышение времени формирования заезда (п. 10.4 ПТЛ-09)	Отказ в старте
Нахождение в предстартовой зоне (п. 10.6 ПТЛ-08)	Штраф 500 руб.
Более 1 остановки при движении к старту (п. 10.7 ПТЛ-09; п. 12.5 РЧиК))	Штраф 1000 руб.
Пересечение автомобилем линии старта при расстановке (п. 11.1 ПТЛ-09; п. 12.6 РЧиК))	Штраф 1000 руб.
Фальстарт (п. 11. 4 ПТЛ-09)	Аннулирование результата в заезде
Нарушение прямолинейности движения в 30-метровой зоне (п. 11.5 ПТЛ-09)	Аннулирование результата в заезде
Обгон в зоне действия желтого флага (п. 12.3; 17.4 ПТЛ-09; п. 12.7 РЧиК))	Аннулирование результата в заезде
Неподчинение сигнализации флагом	Штраф 1000 руб. или замечание
Открывание капота на зачетной дистанции (п. 12.5 ПТЛ-09)	Замечание или исключение из заезда
Нарушение порядка движения после прохождения линии финиша (п. 14.2; 17.3 ПТЛ-09; п. 12.8 РЧиК)	Штраф 1000 руб.
Неявка на официальные мероприятия (п 6.3 РЧиК)	Аннулирование результата этапа
Нарушение схемы движения по трассе (п. 12.3 РЧиК)	Штраф 1000 руб.
Отсутствие света фар и/или задних огней во время заезда (п. 10.8; 12.7 ПТЛ-09)	Замечание
Получение Участником или Водителем ТРЕХ замечаний за нарушение правил движения по зачетной трассе (п. 13.1 ПТЛ-09)	Исключение из соревнования
Не постановка или несвоевременная постановка автомобиля в Закрытый парк, нарушение схемы проезда в ЗП, нарушение режима ЗП (п. 14.3 ПТЛ-09)	Аннулирование результата соревнования
Отказ от размещения рекламы Организатора	Отказ в старте
Отсутствие пломбы на двигателе	Отказ в старте
Нарушение пункта 6, 6.1 технической части регламента	Аннулирование результата соревнования

ПРОТЕСТЫ И АППЕЛЯЦИИ

Все протесты подаются в соответствии с требованиями гл. XII СК РАФ. Денежный залог в размере 10000 рублей передаётся Организатору. Если для принятия решения по протесту необходимо проведение углубленного технического осмотра с демонтажем и последующей сборкой различных частей автомобиля, то податель протеста должен помимо базового залогового взноса внести дополнительный залоговый взнос, размер которого определяется исходя из следующих условий:

- дополнительный внешний осмотр и замеры – 20 % базового залогового взноса;
- снятие агрегатов и их деталей без разборки – 50 % базового залогового взноса;
- частичная разборка агрегатов – 50 % базового залогового взноса.

Протесты принимаются против нарушений положений нормативных документов Кубка с обязательной ссылкой на пункты этих документов.

Протест против несоответствия автомобиля технической регламентации или классификации, установленного по окончании соревнования, подаётся в письменной форме в течении 30 минут после публикации предварительных

результатов. Если протест окажется необоснованным, то денежный залог остаётся в распоряжении Организатора.

Апелляции должны подаваться с соблюдением Спортивного Кодекса РАФ. Сумма залогового взноса при подаче апелляции, установленная Советом РАФ - 100000 рублей.

НАГРАЖДЕНИЕ

Победители и призёры каждого Этапа Кубка «Виктории» награждаются дипломами и ценными призами Организатора (неявка на награждение водителя означает отказ от призов и аннулирование результата). Призовой фонд этапа Кубка объявляется дополнительно.

Водитель, занявший 1-е место по итогам всех этапов Кубка, объявляется Чемпионом Кубка АМК «Виктории» по автомобильным трековым гонкам «Русская Зима - 2017». Ему вручается переходящий Кубок, который он обязан вернуть перед соревнованиями следующего сезона. Водители, занявшие 2-е и 3-е места, становятся серебряными и бронзовыми призерами Кубка соответственно.

Остальные участники чемпионата награждаются дипломами за участие.

МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Расходы по пребыванию на соревновании своих Водителей и персонала несут сами Участники.

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

При проведении соревнований ответственность за обеспечение мер безопасности несут Организатор Этапа и Руководитель гонки, который обязан остановить соревнование, если появилась угроза жизни и здоровью зрителям или участникам.

К мерам безопасности относятся:

- выполнение всех требований настоящего Регламента;
- организация радио и телефонной связи, а также радиотрансляции для информирования зрителей и участников соревнования (водителей, судей, механиков, персонала);
- обеспечение противопожарных мероприятий;
- поддержание общественного порядка и дисциплины водителей и персонала;
- наличие предусмотренного Паспортом трассы количества автомобилей скорой медицинской помощи; автомобилей "экстренного вмешательства" и их правильное размещение на трассе; тягачей и другой техники для эвакуации поврежденных автомобилей.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

Приложение 2 к КиТТ

Требования к шипованным шинам, применение которых разрешено в соревнованиях, проводимых на территории Российской Федерации.

Применение шипованных шин разрешено в период с 1 ноября по 1 апреля.

1. Термины и определения.

1.1 Шип - сплошное, цилиндрическое с плоским срезом, металлическое тело с рабочей частью, вмонтированное в шину с наружной стороны. Фиксация шипа ни в каких случаях не может быть «сквозной». В любой точке шипа поперечное сечение должно представлять собой полный круг.

1.2 Рабочая часть – сплошная твердосплавная вставка, цилиндрической формы, с плоским срезом, зафиксированная каким-либо способом в тело шипа, и имеющая только одну головку, которая не может быть заточена и не должна иметь форму трубки.

1.3 Длина шипа – максимальное расстояние между основанием шипа и плоским срезом твердосплавной вставки, измеренное по оси шипа.

1.4 Вес шипа – средний вес случайно выбранных шипов (не менее 10 шт.).

1.5 Головка шипа – часть шипа, которая выходит за пределы изнашивающейся поверхности шины, которая в перпендикулярном разрезе, в любой части должна представлять собой полный круг, и не должна иметь форму трубки, даже будучи изношенной.

1.6 Выступание головки шипа (размер В) - расстояние между срезом твердосплавной вставки шипа и плоской частью поверхности протектора в радиусе 6 мм от оси шипа. При этом прорези протектора шириной менее 3 мм не учитываются.

2. Требования к шипам

2.1 Требования к шипам с высотой рабочей части 4,5 мм:

- вес шипа не более 4,0 г.;
- длина шипа не более 20 мм.;
- число шипов не должно превышать 20 шт. на 10 погонных сантиметров поверхности качения колеса;
- максимальное выступание головки шипа В – не более 8 мм.;
- форма шипа и геометрические размеры свободны, кроме указанных на рис.2.

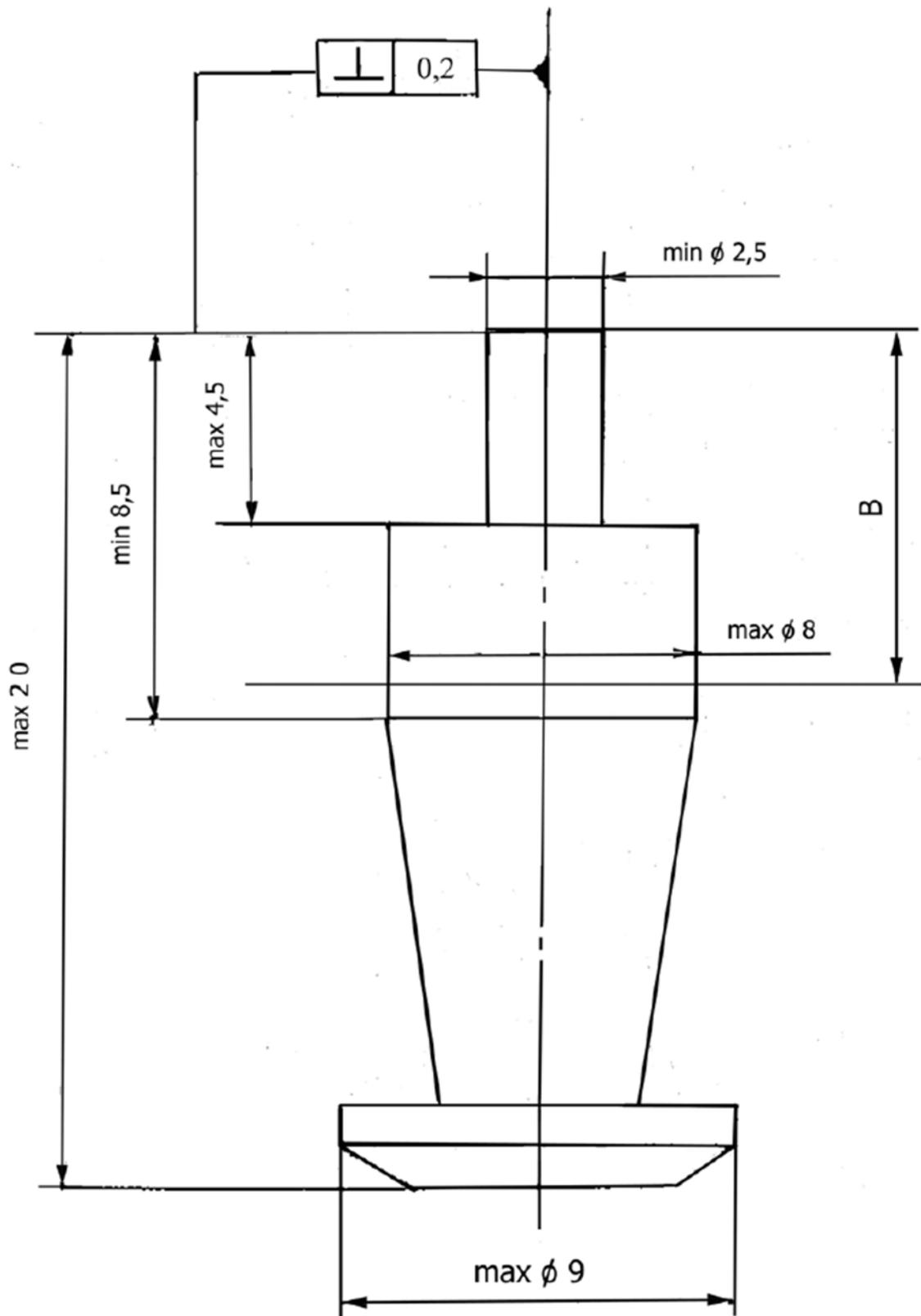


Рис.2.

3. Метод проверки шипов

3.1 Подсчёт числа шипов ведётся на тридцатисантиметровом участке. Если число шипов превышает 60 штук на 30 см. длины колеса для шипов с высотой рабочей части 4,5 мм, новое измерение производится на следующей тридцатисантиметровой секции, с помощью шаблона, на поверхности шины, не деформированной под воздействием веса автомобиля. Длина шаблона должна быть равна 30 см, а внутри шаблона должно помещаться не более 60.

3.2 При необходимости производится замер высоты рабочей части и размеров головки шипа. Необходимое количество шипов может быть извлечено из шин для проверки всех параметров, но только после окончания соревнования или заездов, а до конца соревнования или заезда шины должны быть отмаркированы.

3.3 Выступление головки шипа может быть проверено на шине в любой момент соревнования.

4. Ограничение по использованию шин

4.1 Комплектные колеса одной оси автомобиля должны быть одинаковы. В том числе, это касается типа шипов, типа шипования и рисунка протектора.

4.2 Способ фиксации шипов в шине не ограничивается, однако, шип не может перемещаться в посадочном отверстии, то есть фиксация должна быть жесткой.

4.3 Запрещается установка любых тел в посадочное отверстие шипа. Шина должна быть безопасна, то есть не должна иметь видимых повреждений, которые могут повлечь причинение вреда третьим лицам, или их имуществу.

4.4 Ошиповка шины должна быть равномерна по всей окружности колеса. Это означает, что минимальное число шипов, приходящееся на 10 погонных сантиметров длины окружности колеса, не может составлять менее 50 % от максимального числа шипов на 10 погонных сантиметров на данной шине.

4.5 Ось шипа, зафиксированного в шине, должна быть перпендикулярна поверхности протектора в месте установки шипа (отклонение от перпендикулярности не более 15 градусов).

4.6 Шипы должны быть установлены в шину по заводской технологии ошиповки, в частности, шип должен быть установлен в месте, предусмотренном для этого заводом-изготовителем данной шины.

ТРЕБОВАНИЯ К ШИНАМ

1. На этапах Соревнования в зачетном классе «Супершип» обязательно применение шипованной шины ведущей и ведомой оси автомобиля.

2. Соответствие шин требованиям FIA и РАФ.

2.1 Запрещено использование любого устройства для поддержания работоспособности шины, имеющей внутреннее давление, не более чем атмосферное. Внутренняя часть шины (пространство между диском и внутренней частью шины) должна быть заполнена только воздухом. (Ст.254.6.4.2 Приложения J к МСКFIA).

2.2 Разрешенные модификации шины. Не могут быть подвергнуты никаким изменениям ни сама шина (механическая обработка, пропитка, нанесение каких-либо покрытий снаружи или внутри), ни шип, ни способ шипования.

3. Количество шин.

3.1 Если шина, была повреждена (например, оказалась без воздуха) в ходе заезда, то по представлению технического комиссара, участнику может быть предоставлена возможность установки дополнительной шины, взамен поврежденной. Это правило может применяться неоднократно.

3.2 Количество шин, не более 6 шт. на 1 этап соревнований.

4. Повторное применение шин.

4.1 Водитель имеет право заявить для использования шины из числа установленных ранее при условии, что шины будут осмотрены техконтролерами на предмет соответствия настоящим требованиям и промаркированы технической инспекцией.

5. Использование шины на соревнованиях.

Во всех заездах (включая свободные тренировки, квалификацию и коммерческие тренировки) может быть использованы только промаркированные технической инспекцией шины.

ТРЕБОВАНИЯ К ЭКИПИРОВКЕ

1. Защитные шлемы

1.1 Допускаемые шлемы, удовлетворяющие Стандартам:

- FIA 8860 – 2004;
- Snell Foundation SA 2005 (США);
- Snell Foundation SA 2000 (США);
- SFI Foundation Inc, spec.31.1A и SFI spec.31.2A (США);
- BritishStandardsInstitution BS6658-85 Тип A/FR, включая все изменения (Великобритания);
- шлема с дорожной омологацией «Е» в круге. К примеру шлема фирмы AGV марки POLSPOT.

1.2 Шлем не может подвергаться никакой модификации, не предусмотренной производителем. Любые изменения, внесённые в конструкцию шлема, делают его непригодным для использования в автомобильных соревнованиях. Допускается покраска шлема красками, которые хорошо держатся на поверхности шлема и не влияют на его защитные качества (см. указания производителя шлема). Запрещается использовать методы нанесения окраски, требующие нагревания шлема, свыше допустимой для него температуры. Необходимо следовать инструкциям производителя при использовании наклеек. Запрещается изменять, закрашивать, заклеивать, переносить или делать трудно идентифицируемой маркировку (шилдик, бирку, наклейку и т.п.) шлема.

1.3 Не допускаются к использованию шлемы, у которых есть повреждения структуры (сколы, трещины, отслоение покрытий и внутренних слоев, вмятины и т.д.), значительные потёртости и повреждения внутренних защитных слоёв (тканевых, пенопластовых и т.д.), неисправности элементов системы защиты головы и шеи типа HANS.

1.4 Использование устройства HANS возможно только вместе с совместимыми с ним шлемами, указанными в Техническом листе ФИА № 29. Водителям настоятельно рекомендуется использовать шлемы с креплениями лямок, установленными производителем как оригинальное оборудование. Такие шлемы можно опознать по серебристой этикетке ФИА с голограммой, проиллюстрированной в Техническом листе ФИА № 29 – рис.1.

Также настоятельно рекомендуется использовать омологированные лямки, узнаваемые по пришитым к ним биркам ФИА 8858-2002.

2. Ремни безопасности

2.1 Ремни безопасности, допускаемые ФИА (соответствующие действующим Стандартам ФИА на ремни безопасности 8853-1998 и 8854-1998) и установленные в соответствии с требованиями п. 253-6 Приложения "J" МСК ФИА.

2.2 Количество точек крепления - минимум 4 (четыре).

2.3 Ширина плечевой лямки должна соответствовать и быть не менее 3-х дюймов.

2.4 Разрешается использовать ремней с просроченной омологацией.

2.5 Каждый комплект ремней безопасности должен использоваться в том

виде, в каком он омологирован, без каких-либо изменений или удаления элементов, и в соответствии с инструкциями изготовителя.

2.6 Эффективность и долговечность ремней безопасности непосредственно зависят от качества их установки, использования и хранения.

2.7 Ремни должны быть заменены после каждого серьёзного столкновения, и всякий раз, когда ляжки надорваны, потёрты или ослаблены действием химических веществ или солнечного света. Они также должны быть заменены, если металлические части или замки деформированы или поржавели.

2.8 Любой комплект ремней, который не функционирует в полной мере, должен быть заменен.

3. Пламезащитные комбинезоны

Каждый спортсмен должен быть экипирован в соответствии с Приложением 15 к КиТТ (Об экипировке в автоспорте).

3.1 Защитные комбинезоны, допускаемые ФИА, соответствующие действующему Стандарту ФИА: 8856-2000.

3.1.1 Защитные комбинезоны автогонщика с омологацией по стандарту РАФ от 1995 г.

- фирмы «UNISOD» (Санкт-Петербург) омологация РАФ №.К-0403.арт.S01;

- фирмы «UNISOD» (Санкт-Петербург) омологация РАФ № К-0502.арт.S03;

3.2 Во всех прочих соревнованиях дополнительно разрешается использование защитных комбинезонов:

- соответствующих стандарту ФИА 1986;

- соответствующих стандарту SFI Foundation Inc 3.2A/1 и выше (Маркировка рис.2);

- из огнезащитных тканей Proban®, Pyrovatex®, Vanox® и т.п. по стандарту BS EN 533 index 3.

3.3 Все вышивки на комбинезоне могут быть пришиты только с наружной стороны комбинезона к внешнему слою. Пришивать их к другим слоям или насквозь запрещено. Нашивки и используемая ткань и нитки должны быть негорючими. В противном случае это делает комбинезон непригодным к использованию в соревнованиях, даже если нашивки будут удалены, так как при этом нарушается целостность огнезащитных слоев ткани комбинезона. Комбинезон не должен иметь сквозных повреждений ни одного из слоёв, значительных потертостей, распоротых швов и значительных загрязнений.

4. Прочая экипировка

4.1 Перчатки, подшлемники должны соответствовать Стандарту ФИА 88562000. Кроме того – Водители одноместных спортивных автомобилей в соревнованиях со стартом с места должны носить перчатки, окрашенные в яркий цвет, контрастирующий с основным цветом автомобиля, так, чтобы в случае сложностей на старте, они могли привлечь внимание судей старта.

4.2 Защита шеи.



ТРЕБОВАНИЯ К КУЗОВУ АВТОМОБИЛЯ

1. Брызговики

1.1 Обязательно применение защитных брызговиков за ведущей и не ведущей осью автомобиля.

1.2 Брызговики должны быть изготовлены из эластичного материала толщиной не менее 1,5 мм.

1.3 При виде сзади брызговик должен закрывать комплектное колесо на всю его ширину.

1.4 Расстояние от поверхности земли до нижнего края брызговика не должно быть более 50 мм.

2. Тормоза

2.1 Тормозные диски, барабаны, суппорты могут быть заменены любыми заводского исполнения, в том числе разрешена замена барабанных тормозных механизмов на дисковые.

2.2 Крепление примененных деталей должно быть надёжным и аналогично используемому для этих деталей.

2.3 Разрешается применение любых главных тормозных цилиндров и деталей их крепления, обеспечивающих работу двухконтурной системы торможения.

2.4 Разрешается установка гидравлического ручного стояночного тормоза, взамен штатному и переносу регулятора тормозных усилий в салон.

3. Остекление кузова

3.1 Разрешена замена стекол (кроме лобового и двери водителя) прозрачным пластиком толщиной не менее 5 мм (со снятием механизма стеклоподъёмника), либо поликарбонатом толщиной 3 мм. Крепление таких панелей в проёмах допускается только установкой в резиновые уплотнители или вклеиванием. Сверление отверстий в поликарбонате и пластике не допускается. Допускается дополнительное боковое крепление лобового стекла, как минимум в 4-х местах на ветровых стойках кузова автомобиля.

3.2 Окна, выполненные не из поликарбоната, должны быть оклеены изнутри прозрачной защитной пленкой, Ст.253.11 Приложения «J» к МСК ФИА.

4. Каркас безопасности

Приложение 14 к КиТТ «О правилах применения каркасов безопасности. Вводится в действие с 01.04.2013.

4.1 Предписания данного Приложения обязательны для всех легковых автомобилей, если иное не оговорено техническими требованиями к классу.

4.2 С 01.01.2014 г., максимальный срок эксплуатации каркаса безопасности - 10 лет, начиная с момента ввода каркаса в эксплуатацию.

4.3 Сохраняется право эксплуатации и построения каркасов безопасности, соответствующих требованиям статей Приложения «J» к МСК ФИА: 253-8 или 283-8 (в зависимости от категории и группы подготовки автомобиля) без любой

дополнительной документации, с учётом требований пункта 11 настоящего Приложения. Однако легковые автомобили с эффективным рабочим объёмом цилиндров свыше 2 литров и омологированные / выпущенные после 01.01.2006 г. должны быть оборудованы каркасом безопасности, который омологирован или сертифицирован НАФ (Национальной автомобильной федерации любой страны под юрисдикцией ФИА) или омологирован ФИА.

4.4 Каркасы, изготовленные в соответствии с правилами омологации ФИА, должны быть омологированы/сертифицированы производителем в ФИА, РАФ или иной НАФ. В случае повреждения эти каркасы должны быть заменены или отремонтированы производителем с внесением необходимых отметок в сертификат и Спортивный Технический Паспорт (СТП) автомобиля.

4.5 Любой каркас безопасности, отвечающий пункту 4 настоящего Приложения, должен иметь клеймо, несущее наименование производителя, номер омологации, заводской номер каркаса (несъёмная табличка, разрушаемая при снятии наклейка, гравировка и т.п.).

4.6 К каркасу, отвечающему пункту 4 настоящего Приложения, должен прилагаться индивидуальный сертификат (паспорт), содержащий сведения, совпадающие с содержанием клейма каркаса и омологация (для омологированных каркасов). На сертификате и омологации должна быть подлинная печать или иная маркировка НАФ. С 01.04.2013 все вновь выдаваемые сертификаты должны иметь форму, установленную ФИА.

4.7 На техническом осмотре участник обязан предоставить документы, описанные в п.п. 5 и 6.

4.8 Каркас, омологированный (сертифицированный) производителем в соответствии с пунктом 4 настоящего Приложения, может быть доработан тем же производителем путём установки дополнительных элементов. Удаление элементов исходного каркаса запрещено. Такие модификации (изменения) не требуют обязательной омологации. Сертификат, определённый в пункте 6 настоящего Приложения, обязателен и должен иметь полное описание каркаса с указанием дополнительно установленных элементов.

4.9 Каркас безопасности, не соответствующий п. 11, омологированный (сертифицированный) НАФ (п.253-8.1b) после 01.01 2002 может быть использован при условии его модификации лицензированным РАФ производителем каркасов безопасности. Объем модификаций согласовывается с ТД. Модификация каркаса описывается в специальном сертификате, который используется совместно с исходными омологационными документами на каркас. ТД вносит соответствующую запись в СТП о модификации каркаса.

4.10 Все вновь изготовленные каркасы должны соответствовать пунктам 1÷9 настоящего Приложения, с учётом требований пункта 11.

4.11 Минимальные требования к каркасам безопасности.

4.11.1 Каждый легковой автомобиль, должен быть оборудован каркасом безопасности, соответствующим требованиям п.253-8 Приложения «J» к МСК ФИА, предъявляемым к автомобилям, омологированным начиная с 01.01.2007. (Минимальная конфигурация каркаса указана на Рис.14-4. При этом обязательно соблюдение размеров, предусмотренных п. 253-8.3.2.5 и рис. 253-48 и 253-49 Приложения «J» к МСК.) В соревнованиях с одним водителем могут применяться каркасы безопасности, выполненные в соответствии со схемой 14-5 или симметричной (серым цветом указаны не обязательные элементы – усиление стойки ветрового стекла и боковая защита со стороны

противоположной водителю).

4.11.2 Для каркасов, построенных в соответствии с общими требованиями (253-8.1а, 283-8.1а), боковая защита каркаса может быть выполнена только в соответствии с Рис.253-9 или 253-11.

4.11.3 Для каркасов безопасности, соответствующих требованиям статей Приложения «J» к МСК ФИА: 253-8 или 283-8, установленных в автомобиле до 01.01.2012 и имеющих отметку в СТП о допуске к официальным соревнованиям РАФ, допускается отсутствие усилений изгибов и сочленений, предусмотренных п.8.3.2.1.5 ст.253 Приложения «J» к МСК. Каркасы, на автомобилях, омологированных НАФ до 01.01.2007 и модифицированные сертифицированным РАФ производителем в соответствии с требованиями Приложения 14 к КиТТ 2009 – 2013, могут не иметь кокосынок-усилителей сгибов и сочленений, предусмотренных п.8.3.2.1.5 ст.253 Приложения «J» к МСК, при условии, что в СТП имеется отметка о допуске к официальным соревнованиям РАФ в период 2012 года.

4.11.4 Минимальные требования к материалу и размерам труб в Таблице 1.

4.11.5 Элементы каркаса (Рис.14-1÷14-3), изготовленного в соответствии с требованиями п.253-8 Приложения «J» к МСК ФИА, должны иметь отверстие диаметром 4 мм на прямом участке трубы для контроля толщины стенки. Также должна быть обеспечена возможность свободного доступа к этим отверстиям.

Материал	Минимальный предел прочности	Минимальные размеры, мм (in)	Применение
Холоднотянутая бесшовная труба из углеродистой нелегированной стали с содержанием углерода не более 0,3% и содержанием присадок: не более 1,7% для марганца и 0,6% для других элементов	45 N/mm ²	45 x 2,5 (1,75" x 0,095") 2. 50 x 2,0 (2,0" x 0,083") 3. 40 x 2,0 (1,6" x 0,083") для каркасов до 2011 года	Элементы каркаса на рис. 14-1, 14-2, 14-3 Выделены темным цветом
		1. 38 x 2,5 (1,5" x 0,095") 2. 40 x 2,0 (1,6" x 0,083")	Остальные элементы

4.12 Для автомобилей, омологация которых действует или закончилась не более 4 лет тому назад, каркас безопасности, омологированный ФИА (п.253-8.1с) после 01.01 1997г, может быть использован без модификаций.

4.13 Если усиление крыши выполнено в соответствии со ст 253.8.3.2.1.3 (Рис.253-14), рекомендуется использование конфигурации в соответствии с Рис.253-22.

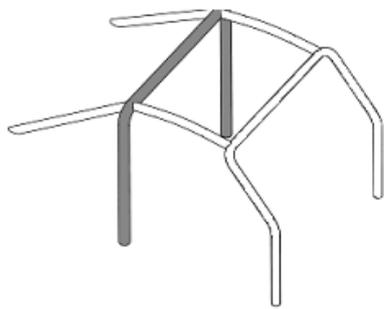


Рис. 14-1

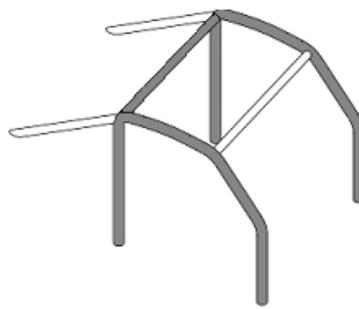


Рис. 14-2

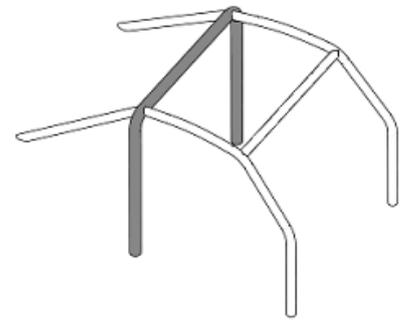


Рис. 14-3

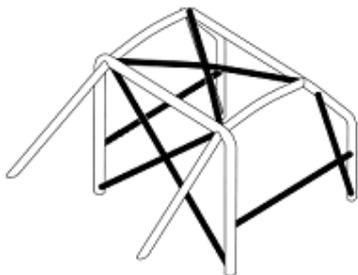


Рис.14-4

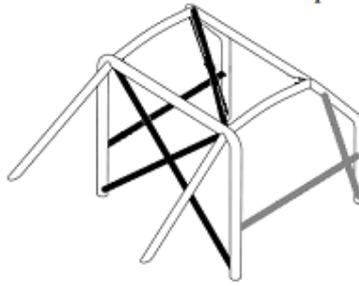


Рис.14-5

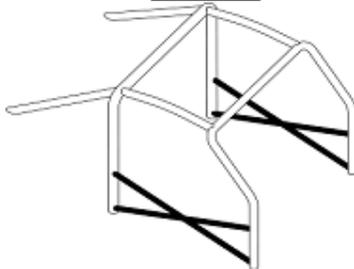


Рис. 253-9

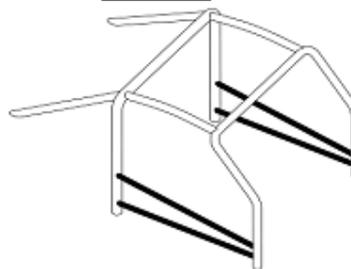


Рис. 253-11

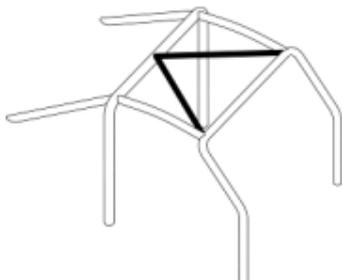


Рис.253-14

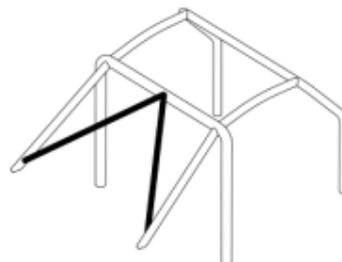


Рис.253-22

100 мм мин в вертикальной проекции

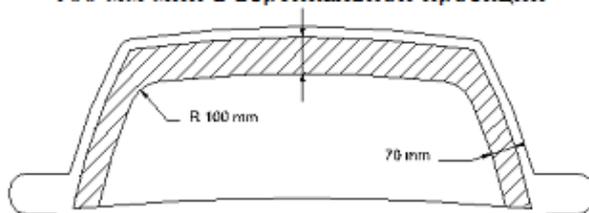


Рис. 253-48

Пояснения к Рис.253-49:

- Размер А должен быть минимум 300 мм;
- Размер В должен быть максимум 250 мм;
- Размер С должен быть максимум 300 мм;
- Размер Е не должен быть более половины высоты дверного проема (Н)

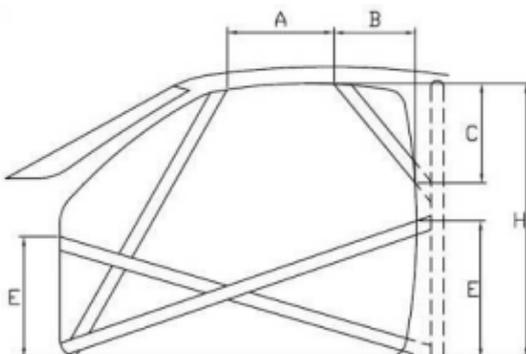


Рис-253-49

5. Сиденья

Допускается использование сидений, соответствующих Стандарту ФИА 8855-1999, 8862-2009 и сидений, омологированных РАФ:

- фирмы ООО «Линия-Спорт» модель «Спорт» омологация РАФ-С-04/01 до окончания срока годности;
- фирмы ООО «Спорт тюнинг» модель «Rider-Sport» омологация РАФ-С-05/01 до окончания срока годности.

6. Вес автомобиля

6.1 Минимальный вес автомобиля, включая водителя с полной экипировкой, должен быть не менее 960 кг. В случае уменьшения этого параметра, в нише запасного колеса должен быть размещён технический балласт, равный по весу.

6.2 Разрешено дополнять массу автомобиля установкой балласта, размещённого на полу пассажирского салона или багажника в соответствии с требованиями ст.252.2.2. Приложения «J» к МСК ФИА и требованиями Ст.201-8 ТТ Т-Л. Балласт должен быть опломбирован техническими контролерами.

7. Осветительные приборы

7.1 Разрешается замена стандартных блок-фар на осветительные приборы, обеспечивающие работу лампы мощностью не менее 35 Вт, либо на специальные ПРОТИВОТУМАННЫЕ, светодиодные фонари фабричного изготовления.

7.2 Обязательна установка снаружи автомобиля дополнительных фонарей: стоп-сигналов и габаритных осветительных приборов на задней части автомобиля. Применение ламп освещения габаритных огней не менее 5Вт, стоп-сигналов не менее 21Вт.

7.3 Разрешается снятие предусмотренных заводом-изготовителем фонарей, а образовавшиеся в кузове отверстия должны быть закрыты жесткими панелями с применением инструмента (рекомендуется).

8. Элементы кузова

8.1 Разрешается заменять навесные элементы кузова на детали из пластика (крылья, капот, дверь багажника, правые двери), при этом они должны сохранять свои функции и места крепления.

8.2 Запрещается замена деталей из пластика: водительской двери, а также крыши автомобиля. Данные детали допускаются только в заводском исполнении.

8.3 На момент старта автомобиль должен быть оборудован минимум двумя зеркалами, причём наружное зеркало заднего вида со стороны водителя обязательно. Минимальная площадь каждого наружного зеркала – 20 см², зеркала заднего обзора в салоне не менее 60 см².

8.4 Буксировочные проушины должны соответствовать требованиям статьи 253 Приложения «J» к МСК ФИА (должны иметься свободно доступные буксировочные проушины, расположенные в передней и задней частях автомобиля). Цвет проушин или их обозначений должен быть контрастным по отношению к цвету прилегающих элементов кузова. Проушины не должны выступать за габариты автомобиля на вертикальной проекции его на опорную поверхность.

9. Требования к электрооборудованию

9.1 Электрооборудование не ограничено за исключением требований, перечисленных ниже.

9.2 Расположение аккумулятора может быть изменено. При этом установка аккумулятора должна соответствовать требованиям статьи 253 Приложения «J» к МСК ФИА.

9.3 Электрические провода должны быть хорошо изолированы и прочно закреплены.

9.4 Автомобиль должен быть оборудован главным выключателем электроснабжения, который должен рассоединять основные электрические цепи – аккумулятора, генератора, световых приборов, зажигания и обеспечивать остановку двигателя. К выключателю должен быть обеспечен свободный доступ с места водителя в нормальном положении сидения. Кроме того, он должен быть продублирован снаружи автомобиля в легкодоступном месте в районе передней стойки кузова. Выключатель, расположенный снаружи, должен быть обозначен равнобедренным треугольником синего цвета, имеющим длину стороны 80 мм (в соответствии с требованиями статьи 253 Приложения «J» к МСК ФИА).

9.5 Главные цепи потребления тока кроме стартера (вентилятор салона, вентилятор радиатора, насос топлива и т.п.) должны быть снабжены предохранителями.

10. Требования к внешнему виду автомобиля.

10.1 На автомобиле не должно быть внешне видимых дефектов, которые могут каким-либо способом повлиять на безопасность соревнований. Автомобиль исключается из дальнейших заездов, если поврежденные или утерянные в ходе соревнований детали кузова не установлены на место или не отремонтированы.

10.2 Цвет машины – не ограничен.

10.3 Стартовые номера и обязательная реклама наносятся в соответствии с дополнительным регламентом соревнований.

11. Требования к сцеплению, коробке передач, главной передаче.

11.1 Диск сцепления – не ограничен.

11.2 Корзина сцепления – не ограничена.

11.3 Коробка передач – не ограничена.

11.4 Главная передача – не ограничена.

11.5 Применение блокировки дифференциала разрешено.

11.6 Полуоси не ограничены.

12. Требования к ходовой части.

12.1 Точки крепления подвески должны быть сохранены за исключением амортизаторов.

12.2 Амортизаторы – не ограничиваются.

12.3 Упругие элементы подвески – не ограничиваются. Тип упругого элемента должен соответствовать серийному.

12.4 Стабилизаторы – не ограничены.

12.5 Шарниры, втулки подвески – не ограничиваются.

12.6 Передние рычаги подвески – не ограничены.



**Кубок АМК «Виктории» по
автомобильным трековым гонкам
«Русская Зима – 2017»**

12 марта 2017 г.

г. Слободской Кировской области
стадион «Труд»

стартовый №

датчик №

ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ

ЗАЯВИТЕЛЬ		ВОДИТЕЛЬ	
Наименование:		Фамилия:	
Лицензия	№ ASN (выдавшая лицензию)	Имя:	
Субъект Федерации		число месяц год рождения	спорт. звание (разряд)
Город		Лицензия водителя	№ ASN
тел. ()		Водительское удостоверение	
e-mail: _____		Субъект Федерации	
ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ЗАЯВИТЕЛЯ (в соответствии с доверенностью юр. лица)			
фамилия имя		Город	
контактный телефон:		моб. тел.:	
		e-mail:	

В соответствии со статьей 9 Федерального закона от 27 июля 2006 года N 152-ФЗ "О персональных данных" даю согласие на сбор, хранение, обработку вышеуказанных и других персональных данных, необходимых для организации и проведения автомобильного соревнования, на которое подается данная заявка.

Срок действия настоящего согласия с организаторами соревнования начинается с даты объявления приема заявок на участие в автоспортивных соревнованиях и заканчивается после официального награждения победителей текущего сезона.

Подпись Заявителя:

« ____ » _____ 201__ г.

Подпись Водителя:

« ____ » _____ 201__ г.

АВТОМОБИЛЬ

№ спортивного технического паспорта:

Марка:

Группа/класс:

Модель:

ПЕРСОНАЛ ЗАЯВИТЕЛЯ

*Нижеподписавшийся признает и обязуется выполнять требования СК РАФ и регламентирующей документации РАФ, а также принимает на себя все риски и ответственность за возможные последствия своего участия в соревновании и признает за организатором права на использование фото-, видео- материалов соревнования для пропаганды автомобильного спорта..
Подтверждается, что данные, указанные в заявке правильные и заявленный автомобиль соответствует требованиям Приложения «J» МСК ФИА (КитТ)*

Подпись Заявителя:

Подпись Водителя:

Секретарь _____ / _____ / « ____ » _____ 201__ г.

