



# СПЕЦИАЛЕН ПРАВИЛНИК ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА АВТОМОБИЛНО РАЛИ

## 1. ОБЩИ УСЛОВИЯ

БФАС (Ф) организира ралита (Р), валидни за Националния шампионат и записани в Спортния календар за съответната година. В Шампионата могат да се включват ралита, провеждани извън страната, а тяхната валидност за Шампионата се определя от включването им в Календара. Разрешение за провеждане на автомобилно рали на територията на страната се издава единствено от БФАС с номериран и датиран документ, наречен ВИЗА.

Ралитата се провеждат съгласно МСК (Международния спортен кодекс) на ФИА, НСК (Националния спортен кодекс) и приложенията им и настоящия Специален правилник (СП).

### 1.1. ПРИЛОЖЕНИЕ

**1.1.1.** Всяко нарушение на настоящия СП ще бъде отнесено към Спортните комисари на ралито, които могат да наложат наказание, предвидено в НСК. Всичките случаи непредвидени в Р ще се обсъждат от СК, които са единствено овластени да взимат решение /чл. 141 от МСК/.

**1.1.2.** Директорът на ралито е натоварен с приложението на настоящия СП по време на дадено рали. Той трябва да информира СК за всички настъпили съществени нарушения, изискващи прилагането на настоящия СП.

### 1.2. ОФИЦИАЛЕН ЕЗИК

В случаи на различия в тълкуванията при позоваването към документите на ФИА МСК и приложения, валиден е единствено текстът на английски език.

### 1.3. ТЪЛКУВАНИЯ

В случай на тълкуване на настоящия СП, само БФАС може да вземе решение.

### 1.4. ДАТА НА ПРИЛОЖЕНИЕ

Настоящият СП е приет от УС на БФАС на 01.04.2011 г.

## **2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

### **2.1 БЮЛЕТИН**

Писменно официално съобщение, предназначено да променя, уточнява или допълва Допълнителния правилник на ралито такъв, какъвто е определен в Приложение II.

### **2.2 СЪОБЩЕНИЕ**

Официален писмен документ с информационен характер, който може да бъде публикуван или от Д или от СК.

### **2.3 ЗОНА НА КОНТРОЛАТА**

Зоната между първия предупредителен жълт знак и последният бежов знак с три диагонални черти се счита за зона на контролата.

### **2.4 ЕКИПАЖ**

Екипажът се състои от двама души във всеки автомобил, определени като пилот и навигатор. Освен друго указание, двамата члена на екипажа могат да управляват по време на ралито. Те трябва задължително да бъдат и двамата притежатели на лиценз за пилот състезател от БФАС за текущата година, който да бъде валиден за състезанието. Пилотът носи отговорността на участник, когато същият не е в автомобила по време на ралито.

### **2.5 ЕТАП**

Всяка състезателна част от ралито, разделена от нощно регрупиране. Ако Супер Специален етап /ССЕ/ се организира в навечерието на Етап 1, същия ще се счита като Секция 1 от Етап 1.

### **2.6 РЕШЕНИЕ**

Документ, публикуван от Д или от СК за обявяване на техни заключения от анкета, среща или проучване.

### **2.7 КРАЙ НА СЪСТЕЗАНИЕТО**

Състезанието приключва с публикуване на крайното официално класиране. Състезателната част свършва на последната ЧК.

### **2.8 НЕУТРАЛИЗАЦИЯ**

Време през което екипажите са спрени от организатора по някаква причина, където правилата на ПФ се прилагат.

### **2.9 ЗАБРАНЕНА ПОМОЩ**

Използването или получаването от екипажа на всякакви манифактурни материали /твърди или течни извън водата за пиене, доставена от организатора/, резервни части, инструменти или материали, други освен тези,

които се транспортират от състезателния автомобил или присъствието на лица от персонала на екипажа така както е определено в този СП.

### **2.10 ОПОЗНАВАНЕ**

Присъствието на трасето на даден СЕ под какъвто и да бил начин на всеки член на екипажа, имащ намерение да участва в дадено рали, след обявяване на неговия маршрут.

### **2.11 РЕГРУПИРАНЕ**

Спиране, предвидено от организатора с режим ПФ, с часова контрола/ЧК/ на входа и с ЧК на изхода, за да се даде възможност на изпълнение на програмата и/или да се регрупират автомобилите, оставащи в състезанието. Времето за спиране може да бъде различно за всеки екипаж.

### **2.12 СЕКЦИЯ**

Всяка част от ралито, разделена от регрупиране.

### **2.13 СЕРВИЗИРАНЕ**

Всякакъв вид работа върху един състезателен автомобил , освен тази ограничена от настоящия СП.

### **2.14 НАЧАЛО НА СЪСТЕЗАНИЕ**

Всяко състезание започва с административен преглед или опознаване /в зависимост от това кое е първо/. Състезателната част на ралито започва от първата ЧК.

### **2.15 СУПЕР СПЕЦИАЛЕН ЕТАП /ССЕ/**

Специален етап, създаден за зрителите с възможност да има повече от един автомобил стартиращи в един и същи момент. По решение на организатора, което се обявява в Допълнителния правилник на ралито времето постигнато в ССЕ може да е валидно за крайното класиране или да се прави отделно класиране и премиране за ССЕ.

### **2.16 КОНТРОЛЕН КАРНЕТ /КК/**

Карнет, предназначен за заверка от контролата и за записване на времената регистрирани на различните контролни точки, предвидени в маршрута.

### **2.17 СЕКТОР ЗА СВРЪЗКА**

Всяка част от ралито, между две последователни ЧК или от старт на СЕ и следващата ЧК.

## **2.18 ТЕХНИЧЕСКА ЗОНА**

Зона ограничена от две ЧК за извършване на технически проверки от техническите комисари.

## **3. ОФИЦИАЛНИ ЛИЦА И ДЕЛЕГАТИ**

### **3.1 СПОРТНИ КОМИСАРИ**

**/СК/**

Съставът на СК винаги е от 3 души. Председателят и поне единият от спортните комисари се определят от БФАС. Трябва да има постоянна връзка между СК и Д. По време на провеждане на ралито най-малко един СК трябва да се намира в близост до Щаба на ралито.

### **3.2 ДЕЛЕГАТИ НА БФАС**

Минимум следните делегати могат да бъдат определяни от БФАС.

#### **3.2.1 Председател на Техническата комисия**

Същият е натоварен да осигурява връзка с Д и ще бъде главен техн. съдия, отговорен за всички техн. въпроси.

#### **3.2.2 Наблюдател на БФАС.**

Наблюдател на БФАС проверява всички показатели на ралито и представя доклад пред БФАС в приет формуляр.

### **3.3 ОТГОВОРНИК ЗА ВРЪЗКА СЪС СЪСТЕЗАТЕЛИТЕ /ОВС/**

Неговата основна мисия е да дава на състезателите/отборите всяка информация и всяко допълнително уточнение, отнасящи се до регламентирането и провеждането на ралито. Поне един от тях на всяко рали трябва да бъде лесен за идентифициране от участниците/екипажите и да бъде там, където се предвижда от програмата на ОВС.

## **ДОПУСТИМИ КОЛИ**

### **4. ДОПУСТИМИ КОЛИ В НШ**

#### **4.1 РЕЗЮМЕ**

- автомобили от гр. А
- Киткар от гр. А с коригиран обем на двигателя по-малък от 1600 куб.см при условие, че хомологацията бъде приета от ФИА като допустима за съответния Ш.

- автомобили от гр. RGT, съобразени с Приложение J, чл. 256

- автомобили от гр. R / Приложение J, чл. 260 и 260 D/

- автомобили от гр. N / Приложение J, чл. 253/, които могат да използват регионалните хомологационни компоненти на ФИА

- автомобили Супер 2000 / Приложение J, чл. 254 A/

- автомобили Супер 2000 с 1.6 л. турбодвигател, с ограничител, чийто размер ще бъде обявен до 15.02.2011 г.

- регионални автомобили
- национални автомобили /вж. и чл. 4.4/

## 4.2 КЛАСОВЕ

Класове	Групи
1	S2000-Rally: 1.6 T
2	S2000-Rally: 2.0 Atm гр. R4
3	гр. N над 2000 куб. см /настояща N4/
4	RGT
5	гр. А над 1600 и до 2000 куб. см Супер 1600 R2C /над 1600 и до 2000 куб. см/ R3C /над 1600 и до 2000 куб. см/ R3T /до 1600 куб. см/номинално/ R3D /до 2000 куб. см/номинално/
6	гр. А над 1400 и до 1600 куб. см R2B над 1400 и до 1600 куб. см киткар над 1400 и до 1600 куб. см
7	гр. А до 1400 куб. см киткар до 1400 куб. см
8	гр. N над 1600 и до 2000 куб. см
9	гр. N над 1400 и до 1600 куб. см R1B /над 1400 и до 1600 куб. см/
10	гр. N до 1400 куб. см R1A /до 1400 куб. см/

## 4.3 ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

- Колите, хомологирани като Киткар с обем между 1400 и 1600 куб.см могат да бъдат допуснати, ако отговарят на чл. 255.6.2 “Тегло”на Анекс J

- Автомобилите с две движещи колела и с турбо дизелов двигател, чийто номинален обем е по-малък от 2000 куб. см се приемат в гр. А и гр. N

- За автомобилите, хомологирани като Супер 1600 може да се използват малки отклонения без наказания.

## 4.4 НАЦИОНАЛНИ КОЛИ

Влизат в сила следните изисквания, ако организатор допусне хомологирани национални коли.

**4.4.1** Те могат да използват част или целият маршрут.

**4.4.2** Те могат или да ползват официалните лица, назначени за състезанието или да назначат отделен състав от СК, техн. комисари и др. официални лица.

## **5. ПОЛУЧАВАНЕ НА ТОЧКИ ЗА НАЦИОНАЛНИЯ ШАМПИОНАТ**

### **5.1. Получаване на точки.**

Шампионската титла се присъжда на постигналия най-голяма сума от точки, спечелени от генералното класиране на всяко рали, валидно за шампионата. Точките за мястото в генералното класиране се определят по схема, която се утвърждава ежегодно с Наредба на БФАС.

### **5.2. Даване на намален брой точки**

В случай, когато дадено рали, валидно за НШ, не се проведе изцяло, точки се получават на база класирането до прекъсване на ралито, като пълният брой точки се получава при хронометрирани повече от 50% от общата дължина на предвидените в маршрута СЕ и половината точки, при хронометрирани между 25% и 50% от общата дължина на СЕ, предвидени в маршрута СЕ. Точки не се присъждат при хронометрирана обща дължина на СЕ, по-малка от 25% от предвидената в ралито.

### **5.3 . Такса за участие.**

Таксата за участие е задължителна, а размерът, срокът и начина за плащането ѝ се определя ежегодно с Наредбата на БФАС.

## **6. ХАРАКТЕРИСТИКА НА СЪСТЕЗАНИЯТА**

Определя се ежегодно с Наредбата на БФАС

## **7. КЛАСИРАНЕ ПРИ РАВЕНСТВО В ТОЧКИТЕ.**

Крайното годишно класиране при равенство в точките, спечелени от екипажите, както и при различен брой точки за пилота и навигатора се урежда с ежегодната Наредба за организиране и провеждане на автомобилни състезания и шампионати.

## **8. ПРИОРИТЕТИ.**

В ралитата от НШ се прилагат приоритетите А и В, утвърдени от ФИА. Национални приоритети не се предвиждат.

При съставяне на стартовите списъци, освен приоритетите (ако има такива), се взема предвид класирането на екипажите в НШ през предходната година.

## **СТАНДАРТНИ ДОКУМЕНТИ И СРОКОВЕ**

### **9. СТАНДАРТНИ ДОКУМЕНТИ НА БФАС**

#### **9.1 ОБЩИ УСЛОВИЯ**

Формата и порядъка на следните документи, съгласно Приложение II следва да бъде спазван:

- Допълнителния правилник /електронна и печатна версия/;
- Бюлетини /електронна и печатна версия/;
- Рали Гид /електронен формат/;
- Маршрут /електронна и печатна версия/;
- Пътна книга /печатен формат/;
- Часови карнет /печатен формат/;
- Заявка /електронна и печатна версия/;
- Списък на участници /електронна и печатна версия/;
- Стартови списъци и резултати /електронна и печатна версия/;

Документите, които се публикуват в електронен формат не се коригират от уебстраницата на организатора, освен ако поправките не са подчертани. Документи за които се изисква одобрение от БФАС преди тяхното публикуване, не могат да се публикуват без съгласие от БФАС.

#### **9.2 ПЪТНА КНИГА /ПК/**

Всички екипажи получават ПК, съдържаща подробно описание на задължителния маршрут. Този маршрут и пътните диаграми за направление трябва да се следват. Всяко отклонение се докладва на СК.

#### **9.3. КОНТРОЛЕН КАРНЕТ /КК/**

##### **9.3.1. Всеки екипаж е отговорен за:**

- За своя КК;
- За предаване на КК на контролите и за точността на попълването;
- За всяко попълване на КК

Освен това екипажа е длъжен да предаде своя КК на съдиите в точното време и да провери дали същото е коректно вписано.

**9.3.2.** Съответният съдия е единственото лице, имащо право да вписва в КК, освен що се отнася до секции „за ползване от участника”.

**9.3.3.** Отсъствието на печат или подпис от някоя контрола, отсъствието на вписано време от ЧК, или непредаването на КК на всяка контрола води до изключване на екипажа, обявено от Д на ралито в края на секцията

**9.3.4.** Всяко различие между времената, нанесени в КК на екипажа и тези, вписани в официалните документи на ралито ще бъдат обект на проверка от Д на ралито.

## **ЗАСТРАХОВКИ**

### **10. ПОКРИТИЕ НА ЗАСТРАХОВКАТА**

#### **10.1 ОПИСАНИЕ НА ПОКРИТИЕ НА ЗАСТРАХОВКАТА**

Допълнителния правилник трябва точно да посочва точно всички детайли по отношение на покритието на застраховката, сключена от организаторите. На сертификата да фигурират имената на участниците, на БФАС и на официалните лица на ралито /описание на рисковете и сумите/.

#### **10.2 ПОКРИТИЕ НА ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ**

**10.2.1.** Застраховка “Гражданска отговорност” за автомобилни състезания трябва да обезпечава покритие на отговорност спрямо трети лица.

**10.2.2.** Застраховката “Гражданска отговорност” ще бъде допълнителна и без да нарушава каквато и да е лична застрахователна полица, сключена от участник или от друго лице или юридическо такова, участващо в състезанието.

**10.2.3.** Застраховката трябва да бъде валидна за времето на Шейкдауна и за преминаването по маршрута на ралито от старта на Етап 1 до края на ралито и приключва от момента на постоянното напускане или изключване от ралито. Напусналите автомобили и стартирали в следващия Етап няма да бъдат разгледани като окончателно напуснали.

#### **10.3. НЕПОКРИТИЕ ОТ ЗАСТРАХОВКАТА**

Сервизните автомобили и автомобилите, използвани за опознаване даже и със специални плаки, издадени от организатора, не се покриват от застрахователната полица на ралито.

## **ИДЕНТИФИКАЦИЯ НА АВТОМОБИЛИТЕ**

### **11. СЪСТЕЗАТЕЛНИ НОМЕРА**

#### **11.1 ОБЩИ УСЛОВИЯ**

**11.1.1** Организаторите ще дадат на всеки екипаж един състезателен номер, който да бъде поставен върху автомобилите според посочените места преди техническия преглед.

**11.1.2** Всяка реклама в рамките на този номер е задължителна и не може да се отказва от участниците.

#### **11.2 ПЛАКИ ЗА ВРАТИТЕ**

**11.2.1.** Две плаки за предните врати с дължина 67 см на 17 см височина, от които 1 см бял борд. Всяка от тези плаки ще включва задължително на предната си част място, запазено за състезателния номер, което е с черен матиран цвят. Цифрите високи 14 см и с широчина на шрифта 2 см да са от флуоресцентен жълт цвят /PMS 803/ . Остатъкът от плаката за вратата остава запазена за ползване от организатора.

**11.2.2.** Всяка плака се поставя хоризонтално на челния ръб на всяка предна врата, като номера е отпред. Върхът на плаката да се намира между 7 и 10 см от долния ограничител на прозореца.

**11.2.3.** Никаква сигнализация, освен цветната схема на колата не бива да се поставя на по-малко от 10 см от плаката.

### **11.3. ЗАДНО СТЪКЛО**

Плака за задното стъкло 30 см широка и 10 см височина се поставя на върха на задното стъкло центрирана от ляво на дясно както е указано в Допълнителния правилник. Една съседна площ от 15 кв. см ще съдържа състезателния номер с височина 14 см от флуоресцентен оранжев цвят / PMS 804/ на светъл фон. Този номер може да бъде отражателен и трябва да бъде видим отзад на нивото на погледа

### **11.4 СТРАНИЧНИ СТЪКЛА**

Два номера се поставят върху страничните задни стъкла високи 25 см и с широчина на шрифта най-малко 25 см с оранжев флуоресцентен цвят / PMS 804/ евентуално отразителни. Тези номера се поставят на върха на страничните задни стъкла в съседство с името на пилота.

### **11.5 ПЛАКА ЗА ПОКРИВА**

**11.5.1** Поставя се плака на покрива широка 50 см на 52 см височина, като горната част е ориентирана към предницата на автомобила. Състезателният номер с черен матов цвят широк 5 см на 28 см височина се поставя на бял матов фон широк 50 см и висок 38 см.

**11.5.2.** Рекламата на организатора да се впише на площ с широчина 50 см и височина 14 см. /или 2 x 7 см/ разположена над или под номерата.

**11.5.3.** Само организаторите имат право да раздават на състезателите плаки за покрива.

### **11.6. ПЛАКА ЗА ПРЕДНИЦАТА**

На предницата се поставя плака вписана в правоъгълник с размери 43 см широчина на 21,5 см височина на която е поставен състезателния номер и пълното име на ралито.

## **12 РЕКЛАМА**

### **12.1 ОГРАНИЧЕНИЯ В РЕКЛАМАТА**

**12.1.1** Разрешава се на участниците да поставят всякаква реклама върху своите автомобили, ако:

- е разрешена от националните закони и регламентите на ФИА
- да не носи предизвикателство
- да няма политически и религиозен характер
- да спазва чл. 11.2.3
- да не пречи на видимостта.

**12.1.2** Името на автомобилния производител може да не се свързва с името на ралито или да се поставя в мястото за задължителна реклама на организатора.

**12.1.3** Текстът на всяка реклама наложена от организатора да бъде ясно определена в Допълнителния правилник или чрез официално допълнение преди края на записванията.

## **12.2 РЕКЛАМА НА ОРГАНИЗАТОРИТЕ ПО ЖЕЛАНИЕ**

**12.2.1.** Организаторите могат да поискат от участниците да поставят незадължителна реклама. Ако някой участник откаже, таксата му не може да се удвоява. Във всеки случай допълнителната сума се ограничава на 1000 лв.

**12.2.2.** Никаква допълнителна такса за реклама по желание, отнасяща се до автомобилна марка, гуми, гориво или масло не може да се налага на състезател, който я отказва.

**12.2.3** Участниците, които приемат реклама по желание от организаторите, както е описано в специалния Р, следва да и осигурят място.

**12.2.4** Рекламата по желание следва ясно да бъде описана в Допълнителния правилник.

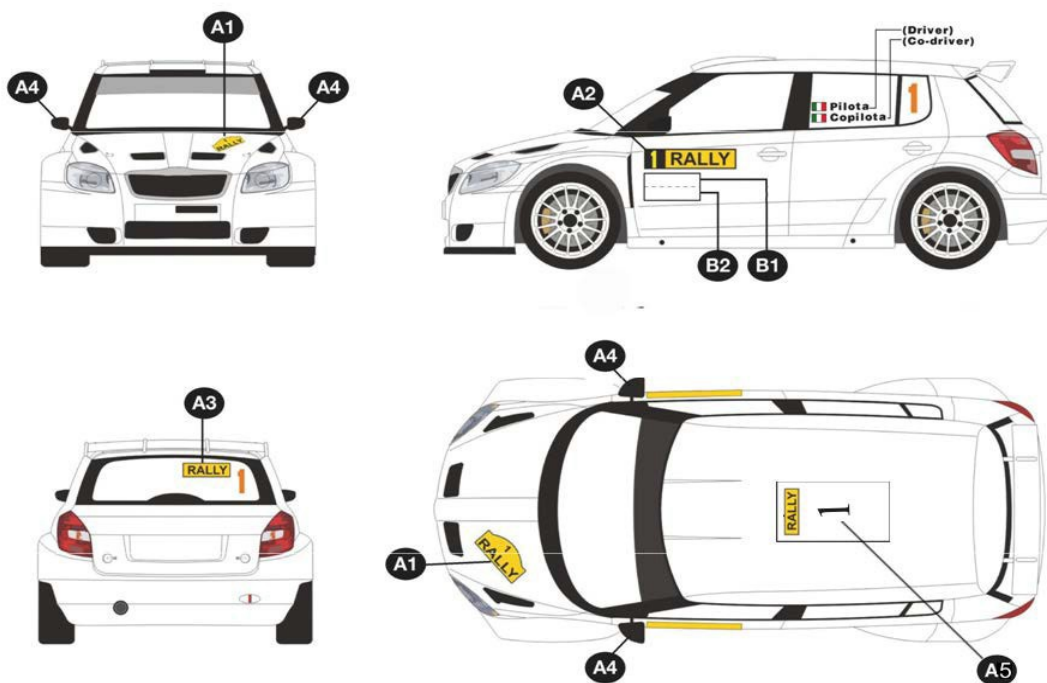
Ако същата е публикувана в Бюлетин и има конфликт с рекламата на състезателите, тези последните могат да откажат рекламата по желание без да плащат допълнителни такси.

## **13. ИМЕНА НА ПИЛОТИ И НАВИГАТОРИ**

Първата буква/и и фамилията на пилота и навигатора, последвани от нац. флаг на страната от чиято НСВ същите са получили своя лиценз следва да се постави на задното странично стъкло от двете страни на колата в съседство със състезателния номер. Имената да бъдат: с шрифт бяла Хелветика с главни букви за инициалите и първата буква на всяко име и с малки за останалите букви с височина от 6 см и широчина 1 см. Името на пилота ще бъде горното име в двете страни на колата.

## 14. ПЛАКИ ЗА ВРАТИТЕ/СЪСТЕЗАТЕЛНИ НОМЕРА/ИМЕНА НА СЪСТЕЗАТЕЛИТЕ

### СХЕМАТА НА АВТОМОБИЛА В ЧЕТИРИТЕ ИЗГЛЕДИ



A1	Предна официална рали плака	43 x 21.5 cm.	
A2	Състезателни номера на предните врати	tot. 67 x 17 cm.	
	- запазено място за Организатора	50 x 15 cm.	
	- състезателен номер	15 x 15 cm.	
A3	Панел на задното стъкло	30 x 10 cm.	
A4	Огледало за обратно виждане		
A5	Панел на покрива	50 x 52 cm.	

## 15. ПОВЕДЕНИЕ ПО ВРЕМЕ НА РАЛИТО

### 15.1 ОБЩИ ПРАВИЛА

**15.1.1** Екипажите винаги трябва да процедурат по начин, съобразен със спортния дух.

**15.1.2** Автомобилите могат да бъдат теглени, транспортирани или бутани, само за да бъдат върнати на пътя или да освободят маршрута на ралито

**15.1.3** Зрелищни плъзгания на колелата извън СЕ и след финала са забранени и подлежат на санкция.

**15.1.4** Екипажите винаги трябва да карат в посоката на СЕ /с изключение само за обръщане/, в противен случай Д ще ги извади от състезанието.

**15.1.5** В пътна сектор на обществен път, състезателния автомобил може единствено да се кара на 4 колела и гуми. Всяко нарушение ще се докладва на СК, които може да наложат наказание.

## **15.2 ПО ВРЕМЕ НА ОПОЗНАВАНЕТО**

**15.2.1** Напомня се, че опознаването не е тренировка. Правилата за движение на страната, в която се провежда ралито следва да се спазват най-точно, а безопасността и правата на другите участници в движението да се спазват.

**15.2.2** Всяко превишение на скоростта по време на опознаване води до глоба, наложена от Д на ралито както следва:

На км на час над разрешеното:

Пилоти А приоритет 50 лева

Пилоти В приоритет 30 лева

Неприоритетни пилоти 20 лева

**15.2.3** Сумата на тази глоба е независима от глобата, наложена от Полицията.

**15.2.4** Глобата се удвоява в случай на повторно нарушение по време на опознаването в рамките на същото рали.

## **15.3 ПОВИШЕНА СКОРОСТ ПО ВРЕМЕ НА ОПОЗНАВАНЕТО**

**15.3.1** Повишена скорост по време на опознаването води до следните глоби, наложени от Д:

На км на час над разрешеното:

Пилоти А приоритет 50 лева

Пилоти В приоритет 30 лева

Неприоритетни пилоти 20 лева.

**15.3.2** Сумата на тази глоба е независима от глобата, наложена от Полицията.

## **15.4 ПЪТНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО**

**15.4.1.** През цялото време на ралито екипажите трябва да спазват правилата на движение на страната. Всяко нарушение ще се докладва на СК.

**15.4.2.** Полицайте или други оторизирани лица, които установят нарушение на правилата за движение, извършени от екипаж от ралито трябва да им го обявят по същия начин както за другите обикновени участници в движението.

**15.4.3.** В случай, че Полицията или официално лице реши да не спре пилота-нарушител, те може да поискат налагането на наказания предвидени в Допълнителния правилник на ралито при условие, че:

- Уведомлението за нарушение да дойде по официален път и в

писмена форма, преди обявяването на временното крайно класиране.

- Протоколите да са достатъчно подробни, за да може виновният пилот да бъде безпроблемно идентифициран, както и местата и часовете на нарушението да са изключително точно определени.

- Фактите на нарушението да не могат да се интерпретират по различен начин.

**15.4.4** За второ нарушение: наказание във време от 5 мин.

**15.4.5.** За трето нарушение: изключване от ралито по решение само на СК.

## **ЗАПИСВАНИЯ**

### **16.ПРОЦЕДУРА**

#### **16.1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

Записванията трябва да бъдат извършвани съгласно чл. 68-80 от МСК.

#### **16.2 ИЗПРАЩАНЕ НА ЗАЯВКИ ЗА УЧАСТИЕ**

Ако заявката е изпратена по факс или по имейл, оригиналът следва да стигне до организаторите до 2 дни след датата на закриване на заявките. Ако участникът не е един от състезателите, заявката трябва да бъде придружена от копие на валиден лиценз за участие.

#### **16.3 ДОПЪЛНЕНИЯ КЪМ ЗАЯВКИТЕ ЗА УЧАСТИЕ**

До момента на техн. преглед, участникът може да смени обявения в заявката автомобил с друг от същата група и клас.

#### **16.4 СМЯНА НА УЧАСТНИК И/ИЛИ ЧЛЕН/ОВЕ/ НА ЕКИПАЖА**

Състезателят може да откаже участие до датата на закриване на заявките. След тази дата, един член на екипажа може да бъде сменен със съгласието на;

- Организаторите преди началото на административния преглед.

- СК след началото на този преглед и преди публикуването на списъка на екипажите, допуснати до старт.

Само БФАС може да разреши смяната на двама члена от екипажа и състезателя преди публикуването на списъка на екипажите допуснати до старт.

#### **16.5. ЗАЯВКА НА УЧАСТНИЦИ И НА ЧЛЕНОВЕ ОТ ЕКИПАЖА**

С полагане на подписи върху заявката за участие, състезателят както и всички членове на екипажа се счита, че приемат всички спортни правила признати от МСК, НСК и техните приложения, както и с разпоредбите на настоящия правилник и Допълнителния правилник на ралито.

### **17. ДАТИ НА ЗАКРИВАНЕ НА ЗАЯВКИТЕ/ЗАПИСВАНИЯ/**

#### **17.1 СПАЗВАНЕ НА ДАТИТЕ ЗА ЗАКРИВАНЕ НА ЗАЯВКИТЕ**

Датите на закриване на заявките за всяко отделно състезание трябва да

се спазват стриктно

## **17.2 ДАТИ НА ЗАКРИВАНЕ НА ЗАЯВКИТЕ**

С годишната наредба на БФАС се определя колко дни преди състезанието се закрива подаването на заявките. Списъкът на заявените, както и реда за стартиране на екипажите трябва да се публикува и изпрати в БФАС преди старта на ралито.

## **18.ТАКСИ ЗА УЧАСТИЕ**

### **18.1 ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ТАКСИТЕ ЗА УЧАСТИЕ**

Същите могат изцяло да се възстановят:

- на кандидати на които е отказано участие
- при анулиране на рали.

### **18.2 ЧАСТИЧНО ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ**

Таксите за участие могат да бъдат частично възстановени при условие, че това е предвидено в Допълнителния правилник.

## **19. КЛАСОВЕ**

### **19.1 СМЯНА НА КЛАС**

Ако в момента на техн. преглед се окаже, че даден автомобил не отговаря в своята конфигурация на представяне на групата и/или класа в който е записан, СК може да го прехвърлят в подходяща група и/или клас, препоръчани от Д на ралито.

### **19.2 КЛАСОВЕ**

За да бъде валиден един клас, той трябва да включва определения с Годишната наредба на БФАС минимален брой участници. В противен случай участниците се допускат в следващия клас, но само в същата група.

## **ОПОЗНАВАНЕ**

## **20. ОПОЗНАВАНЕ**

### **20.1 АВТОМОБИЛИ ЗА ОПОЗНАВАНЕ**

#### **20.1.1 Общи изисквания**

- Автомобилите трябва да бъдат едноцветни, без реклама, лепенки и т.н.
- Долни протектори се разрешават /съгласно правилник за гр.N /
- Разрешени са два допълнителни хомологирани фарове
- Екипажа може да използва система за вътрешна комуникация от типа

“лека” /без каска/

- Може да се инсталира материал за бордова навигация
- Коли, които отговарят на следните спецификации могат да бъдат

използвани:

### **20.1.2 Стандартни автомобили**

Автомобили, изцяло немодифицирани, каквито се продават на широката публика.

### **20.1.3. Серийни автомобили**

- Двигателят е сериен /съгласно правилника на гр.N /
- Скоростната кутия е серийна / съгласно правилника на гр.N /
- Ауспуха е сериен с макс. ниво на шум, разположен в законовите граници разрешени от страната на организатора
- Окачването е съобразено с правилника на гр.N
- Монтирането на ролбари от стомана да е съобразно с приложение J /чл. 253.8.1 до 8.3/
- Разрешават се бакет седалки с цвят подобен на вътрешността
- Джантите са без ограничения в рамките на приложение J за гр.N.

## **20.2 ГУМИ**

Използваните гуми да бъдат:

а/ серийни хомологирани гуми за асфалт

б/ свободно хомологирани гуми за земя, освен ако няма друго казано в Допълнителния правилник.

## **20.3 ПРОВЕЖДАНЕ НА ОПОЗНАВАНЕТО**

### **20.3.1 Часови график**

Опознаванията следва да се извършват по часова програма на организатора. Участието не е задължително.

### **20.3.2 Брой на преминавания**

Броят на преминаванията е ограничен на две за всеки пилот на всеки СЕ или където може на секция /СЕ които се преминават два пъти се считат като един единствен СЕ/. По време на опознаването ще има съдийски контрол на старта и финала на всеки СЕ за отбелязване на броя на преминаванията. Могат да се провеждат и други проверки по СЕ.

### **20.3.3 Скорост по време на опознаването**

Организаторът може да определи ограничение на скоростта в СЕ.

Същият лимит да се упомене в Допълнителния правилник и може да бъде проверяван по всяко време на опознаването.

### **20.3.4. Етап Шейкдаун**

Не е задължително да се включва Шейкдаун в часовия график на опознаването.

## **ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕГЛЕДИ**

### **21. ПРЕДИ СТАРТА**

#### **21.1 ОБЩИ УСЛОВИЯ**

**21.1.1** Автомобилите могат да бъдат представени на ТП от представител на екипажа, освен ако няма забрана в Допълнителния правилник.

**21.1.2** По време на ТП участниците да предоставят всички дрехи, каски и ХАНС, които възнамеряват да използват. Ще се провери спазването на Приложение L, глава III.

**21.1.3** Екипажът да представи пълен сертифициран хомологационен фиш (карта) на автомобила.

**21.1.4** Техн. комисари трябва да идентифицират автомобила. Шасито и мотора могат да се маркират.

**21.1.5** След ТП, в случай на несъобразност на автомобил с техн. Правила и/или тези за сигурност, СК могат да определят срок за нейното привеждане в изправност или да откажат старт.

### **22. ПО ВРЕМЕ НА РАЛИТО**

#### **22.1 ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПРЕГЛЕДИ**

Във всеки момент след старта могат да бъдат извършвани допълнителни прегледи, касаещи също така елементи за безопасност, включително дрехи, както и автомобила.

#### **22.2 ОТГОВОРНОСТ НА УЧАСТНИЦИТЕ**

**22.2.1** Участникът е отговорен за техн. съобразеност на своя автомобил през цялото време на ралито.

**22.2.2** Участникът е длъжен, в случай когато идентификационна маркировка е направена, да осигури същата да остане такива каквато е до края на ралито, като в обратния случай ще се докладва на СК.

**22.2.3** Участникът е също така длъжен да проверява надлежното поставяне на място на всеки елемент от автомобила, манипулиран по време на проведените прегледи.

**22.2.4** Всяка констатирана измама и по-специално маркировки представяни като оригинални и непроменени, които са се оказали подправени ще се докладват на СК.

### **23. ФИНАЛНИ ПРЕГЛЕДИ**

#### **23.1 ФИНАЛЕН ПАРК ФЕРМЕ**

След формалностите на финала, автомобилите трябва да се поставят в ПФ, където ще останат до неговото отваряне по нареждане на СК.

## **23.2 ИЗБОР НА АВТОМОБИЛИ**

Пълни техн. прегледи след състезанието, включващи демонтаж на автомобила, могат да бъдат проведени по преценка от СК на ралито или в следствие на протест, или по препоръка на Д на ралито, отправена към СК.

## **23.3 ХОМОЛОГАЦИОННА ФОРМА**

Пълна и валидна хомологационна форма и други необходими сертификати трябва да се представят на финалния технически преглед.

## **ШЕЙКДАУН**

### **24. ШЕЙКДАУН /ШК/**

#### **24.1 ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

Етап за ШК може да се организира с оглед за медийна и рекламна изява, както и за възможност участниците да изпробват своите автомобили. ШК, включен в програмата на ралито, е по желание на организатора. Участието на екипажите в ШК не е задължително.

#### **24.2 ПРОВЕЖДАНЕ НА ШЕЙКДАУН**

**24.2.1.** Шейкдаунът се организира както ако ставаше дума за специален етап, който се включва в ралито и следва да има всички необходими мерки за сигурност.

**24.2.2** Етапът ШК може да се проведе като се използва трасе на ССЕ или на част от трасето на ралито.

#### **24.3. ОТКАЗ ОТ ОТГОВОРНОСТ**

Всяко лице на борда на автомобил по време на Шейкдауна, което не е ангажирано в ралито, трябва да подпише документ за освобождаване от отговорност от страна на организатора.

#### **24.4 ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ**

Преди ШК автомобила следва да е минал на техн. преглед.

#### **24.5 ПОВРЕДА ПО ВРЕМЕ НА ШЕЙКДАУН**

Участник, чиито автомобил получи повреда по време на Шейкдаун ще се изисква да участва в церемонията по стартирането.

## **КОНТРОЛИ**

### **25. КОНТРОЛИ - ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ**

#### **25.1 ОБОЗНАЧАВАНЕ НА КОНТРОЛИТЕ**

Всички контроли т.е. ЧК, транзитни контроли, старт, финал и стоп-финал на СЕ и зони за контрол на неутрализация и регрупиране са отбелязани със стандартни знаци, утвърдени от ФИА съобразно рисунки и разстояния, отразени в Приложение I.

## **25.2 ПРЕДПАЗНИ ЗАГРАЖДЕНИЯ**

Една зона на минимум 5 м. преди и след контролния пост, от двете страни на пътя да бъде предпазена със заграждения, за да се осигури доброто провеждане на контролните дейности.

## **25.3 ПРЕСТОЙ В КОНТРОЛНИТЕ ЗОНИ**

Продължителността на престоя във всяка контролна зона не бива да надхвърля времето необходимо за контролните дейности.

## **25.4 РАБОТНО ВРЕМЕ**

**25.4.1** Контролните постове започват да функционират най-малко 30 мин. преди идеалното време за преминаване на първия състезателен автомобил.

**25.4.2** Същите приключват работа 15 мин. след идеалното време за финала на последния състезателен автомобил, увеличен с времето за изключване от състезанието, освен ако няма друго решение от страна на Д на ралито.

## **25.5 РЕД НА КОНТРОЛИТЕ И НАПРАВЛЕНИЕ**

**25.5.1** Екипажите са задължени, под заплаха да бъдат изключени от състезанието по решение на СК, да се представят винаги на всяка контрола в точния ред и в посока на състезанието.

**25.5.2** Връщането в контролната зона е забранено.

## **25.6 СЪДИЙСКИ УКАЗАНИЯ**

**25.6.1** Екипажите са длъжни да следват указанията на всеки съдия на пътя, отговорен за даден контролен пункт, иначе ще бъдат докладвани на СК.

**25.6.2** Всички официални лица на контролите трябва да бъдат опознаваеми. На всяка контрола, отговорникът на поста трябва да носи отличителна жилетка.

## **26. ТРАНЗИТНИ КОНТРОЛИ .**

На тези контроли, обозначени със знаци оказани в Приложение I, съдиите на поста трябва само да визират и/или да подпишат КК след като същият им бъде предоставен от екипажа, но без да отбелязват времето за преминаване.

## **27. ЧАСОВИ КОНТРОЛИ /ЧК/**

### **27.1 ДЕЙСТВИЯ**

На тези контроли съдиите на пункта нанасят върху КК часа на неговото представяне, времеизмерването се извършва до минута.

### **27.2 ПРОЦЕДУРА ЗА МАРКИРАНЕ**

**27.2.1** Процедурата за маркиране започва в момента когато колата прекоси знака за влизане в зоната на ЧК.

**27.2.2** Между знака за влизане на зоната и контролния пункт е забранено на екипажа да спира по каквато и да е причина или да преминава неестествено бавно.

**27.2.3** Хронометрирането и маркирането на карнета могат да бъдат извършени само ако двамата члена на екипажа, както и автомобила се намират в контролната зона и в непосредствена близост до контролната маса.

**27.2.4** Часът за маркиране отговаря на точния момент, в който един от членовете на екипажа представя КК на съответния съдия.

**27.2.5** Същият тогава записва в карнета, ръчно или с печатащо устройство реалното време на представяне и само него.

**27.2.6** Идеалното време на маркиране е онова, което се получава като се съберат времената дадени за преминаване на сектора за свързка и часа за старт на този сектор, като същите времена се изразяват с точност до минута.

**27.2.7** Идеалното време за маркиране е отговорност единствено на екипажите, които могат да се консултират с официалния часовник на контролната маса. Съдиите не могат да им дават никаква информация по този идеален час на маркиране.

**27.2.8** Екипажът не подлежи на какво наказание за предварение, ако часа за влизане на автомобила в контролната зона отговаря на протичането на идеалната минута за маркиране или на тази, която я предхожда.

**27.2.9** Екипажът не подлежи на какво наказание за закъснение, ако часа за представяне на КК на съответния съдия отговаря на протичането на идеалната минута за маркиране.

**27.2.10** Всяка разлика между реалния час и идеалния час за маркиране се  
Наказва както следва:

а/ за всяко закъснение: 10 сек. за минута или част от минута

б/ за всяко предварение: 1 мин. за минута или част от минута

**27.2.11** Организаторите могат да разрешат на екипажите да маркират предварително без да рискуват наказание, при положение, че това условие е било предвидено в Допълнителния правилник на ралито или с последващ бюлетин.

**27.2.12** Всяко нарушение от екипаж на правилата за провеждане на маркиране трябва да бъде обект, от страна на отговорника на контролния пост, на доклад, написан и незабавно изпратен на Д на ралито.

**27.2.13** По решение на Д, екипаж който е бил наказан за предварение може да получи неутрализация от време, необходимо за него за да стартира според първоначално предвиденото място, без това да се отрази на вече наложеното наказание за предварение.

### **27.3 ЧАСОВА КОНТРОЛА, ПОСЛЕДВАНА ОТ СЕ**

Когато ЧК е последвана от контрола за старт на СЕ, спазва се следния ред:

**27.3.1** На ЧК на пристигане в сектора за свързка, съответният съдия изписва върху КК часа на маркиране на екипажа и неговия условен час за старт на СЕ. Трябва да има едно време от 3 мин., през което екипажа може да се подготви за старт и да се яви на стартовата линия.

**27.3.2** Ако два или повече екипажа се явят на ЧК и представят КК едновременно, техният предварителен стартов час за този СЕ се дава в реда на часа на техното съответно представяне на предишната ЧК.

Ако часа за представяне на предходната ЧК също е еднакъв, часа на пристигане на предпоследната ЧК се взема предвид и т.н.

Ако два или повече екипажа се явят на ЧК в една и същата минута предварителният им стартов час за този СЕ се дава по реда на тяхното пристигане на съдийската маса.

**27.3.3** След маркиране на ЧК, състезателния автомобил незабавно се отвежда на стартовия пост на СЕ на мястото, от което екипажа ще стартира съгласно процедурата изложена в настоящия СП.

**27.3.4** Ако съществува разлика между временните часове за старт и реалните времена, валиден е часа вписан от съдията на старта на СЕ, освен ако няма друго решение от страна на СК.

**27.3.5** Часът за стартиране на СЕ е часът за стартиране в следващия сектор за свързка.

## **28. ИЗКЛЮЧВАНЕ ОТ СЪСТЕЗАНИЕ ПОРАДИ ЗАКЪСНЕНИЕ**

### **28.1 МАКСИМАЛНО РАЗРЕШЕНО ЗАКЪСНЕНИЕ**

Всяко закъснение по-голямо от 30 мин. от идеалното време за секция или натрупано закъснение, надхвърлящо 30 мин. в края на всяка секция или етап от ралито ще доведе до изключване от състезанието на въпросния участник от страна на Д на ралито. Независимо от това, екипажа ще може да стартира отново в ралито съгласно условията за провеждане на НШ определени с Годишната наредба на БФАС. При изчисляването на времената довели до изключване от състезанието, прилага се реалното време, а не наказателното време /10 сек.на минута/.

### **28.2 ПРЕДВАРЕНИЕ**

Предварение спрямо идеалното време в никакъв случай не се счита като намаление на закъснението, водещо до изключване от състезанието.

### **28.3 ОБЯВЯВАНЕ НА ИЗКЛЮЧВАНЕ ОТ СЪСТЕЗАНИЕТО**

Изключване от състезанието за надхвърляне на максималното разрешено закъснение може да бъде обявено само в края на секция.

## **29. КОНТРОЛИ ЗА РЕГРУПИРАНЕ**

### **29.1 ПРОЦЕДУРА ЗА ВЛИЗАНЕ В РЕГРУПИРАНЕ**

**29.1.1** При пристигане на контролите за регрупиране, екипажите получават указания за техния час за стартиране. След това те трябва незабавно и директно да закарат своят автомобил съгласно указанията на съдиите. След това двигателя да се загаси, а екипажа да напусне ПФ.

**29.1.2** Когато регрупирането не надхвърля 15 мин., екипажите могат да останат на място.

### **29.2 ПРОЦЕДУРА ЗА ИЗЛИЗАНЕ ОТ РЕГРУПИРАНЕ**

След регрупиране по време на даден Етап, автомобилите трябва да потеглят отново по реда на тяхното пристигане в регрупирането.

## **СПЕЦИАЛНИ ЕТАПИ /СЕ/**

## **30. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

### **30.1 ХРОНОМЕТРИРАНЕ**

За СЕ се извършва хронометриране с точност до десета от секундата.

## **31. СТАРТ НА СЕ**

### **31.1 ТОЧКА НА СТАРТИРАНЕ**

Старта на СЕ се дава при спрял автомобил, разположен на стартовата линия.

### **31.2 ПРОЦЕДУРА ЗА СТАРТИРАНЕ**

**31.2.1** Процедурата на електронен старт да е ясно видима от екипажа от стартовата линия и може да се извърши с помощта на часовник с обратно броене и/или чрез система с последователни светлини. В двата случая системата трябва да бъде описана в Допълнителния правилник на състезанието.

**31.2.2** Процедурата на електронен старт може да бъде дублирана с устройство разрешаващо да открива и записва дали даден автомобил напуска стартовата линия преди точния сигнал /фалстарт/.

### **31.3 ПРОЦЕДУРА НА РЪЧЕН СТАРТ**

Ако се извършва процедура на ръчен старт, след като е връчил КК на екипажа, съдията по стартиране обявява на висок глас 30'-15'-10' и петте последни секунди една по една. След като петте последни секунди изтекат, дава се сигнал за старт.

### **31.4 ЗАКЪСНЯЛ СТАРТ ПО ВИНА НА ЕКИПАЖА**

**31.4.1** В случай на закъснял старт по вина на екипажа, съответния съдия изписва нов час върху КК, като наказанието е от 1 минута за минута или част от минута на закъснение.

**31.4.2.** Всеки екипаж отказал да стартира в СЕ навреме и на място, което му е било определено, ще бъде докладван на СК, независимо дали СЕ е проведен.

**31.4.3.** Всеки автомобил, който не може да тръгне от стартовата линия до 20 сек. след стартовия сигнал се изключва от състезанието, а автомобила незабавно се поставя на безопасно място.

## **31.5 ЗАКЪСНЯЛ СТАРТ НА СЕ**

Когато провеждането на СЕ е закъсняло с повече от 20 мин., най-малко един откриващ автомобил, екипиран с високоговорител трябва да премине през СЕ преди преминаването на следващия състезателен автомобил, за да уведоми публиката за предстоящото подновяване на СЕ. В противен случай, СЕ се спира.

## **31.6 ФАЛСТАРТ**

Фалстарт или старт извършен преди да се даде сигнал се наказва както следва:

Първо нарушение: 10 сек.

Второ нарушение: 1 мин.

Трето нарушение: 3 мин.

За повече нарушения – по преценка на СК.

Горните наказания не изключват възможността СК да наложат по-строги наказания, ако сметат за необходимо. За изчисляване на времето се взима актуалното стартово време.

## **32. ФИНАЛ НА СЕ**

### **32.1 ФИНАЛНА ЛИНИЯ**

Финала на СЕ е летящ, спирането между жълтия предупредителен знак и знака „Стоп” е забранено и ще бъде докладвано на СК. Хронометрирането се извършва на финалната линия чрез електронни клетки, дублирани от хронометри. На финала на СЕ хронометристите трябва да стоят на нивото на линията за времеизмерване, маркирана от знак, изобразяващ шахматен флаг на червен фон.

### **32.2 ПУНКТ СТОП**

Екипажа следва да спре на пункт Стоп, обозначен с червен знак “Стоп”, за да се впише в КК за СЕ неговия час на финал /час, минута, секунда и ако се прилага - десета от секунда/. Ако хронометристите не могат да съобщят незабавно точния час на финал на контролните лица, те само ще заверят КК на СЕ на екипажа, и времената ще се впишат по време на следващите неутрализация или регрупиране.

## **33. ПРЕКЪСВАНЕ НА СЕ**

Когато СЕ е прекъснат или спрян по независимо каква причина, Д на

ралито може да даде на всеки засегнат екипаж едно време, което по негова преценка е справедливо. Независимо от това, никой екипаж отговорен или съотговорен за спиране на състезанието, не може по никакъв начин да се облагодетелства от тази мярка. Същият получава истинското време, което евентуално е постигнал

## **34. БЕЗОПАСНОСТ НА УЧАСТНИЦИТЕ**

### **34.1 ЕКИПИРОВКА НА ЕКИПАЖИТЕ**

По време на СЕ екипажа трябва да използва правилно коланите за безопасност, хомологираните каски и всички дрехи и екипировка за безопасност, изисквани съобразно с Приложение L, Гл. III Екипировка на пилота. Всяко нарушение се наказва от Д, който може също да отнесе въпроса и към СК.

### **34.2 ЗНАЦИ “SOS”/“OK”**

**34.2.1.** Всеки състезателен автомобил трябва да има червен знак “SOS”, а от другата страна зелен знак “OK” с размери най-малко 42 на 29.7 см /A3/.

**34.2.2.** В случай на произшествие изискващо спешна медицинска помощ, червения знак “SOS” трябва ако е възможно незабавно да се покаже на следващите автомобили и на всеки хеликоптер, опитващ се да се намеси.

**34.2.3** Всеки екипаж на който е показан червен знак SOS или който види автомобил, претърпял сериозно произшествие, и чийто двама члена на екипажа се виждат във вътрешността на автомобила, но не показват червения знак SOS, е длъжен незабавно и обезателно да спре за да окаже съдействие. Всички следващи автомобили също трябва да спрат. Вторият автомобил, който пристига на мястото на произшествието трябва да информира най-близкия радио пункт. Автомобилите трябва да напуснат пътя, за да го освободят за линейките.

**34.2.4** В случай на произшествие, което не налага незабавна медицинска помощ, знака OK трябва ясно да бъде показан от член на екипажа на следващите автомобили и на всеки хеликоптер, който опитва да се намеси.

**34.2.5** Ако екипажа напусне автомобила, знака OK трябва да бъде показан така, че другите участници да могат ясно да го видят.

**34.2.6.** Екипаж, който е в състояние да спазва това правило, но не го прави може да бъде докладван на Д.

**34.2.7** Екипаж, който напуска ралито следва да уведоми организаторите, колкото се може по-скоро, освен в случай на “форсмажор”. Екипаж, който не обяви своето напускане може да получи наказание от СК.

### **34.3 ДОКЛАДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЕ**

Ако даден екипаж, участващ в рали е замесен в произшествие, по

време на което човек от публиката е ранен, въпросния пилот и навигатор трябва да остане на местопроизшествието и да спре следващата кола, която да сигнализира за случилото се на най-близкия радио пункт оказан в ПК и обозначен по маршрута. Законите на страната където се провежда състезанието също трябва да бъдат спазвани, що се отнася до процедурата в случай на ПТП

#### **34.4 ЧЕРВЕН ТРИЪГЪЛНИК**

**34.4.1.** Всеки състезателен автомобил трябва да има един червен светлоотражателен триъгълник, който в случай на спиране на автомобила по време на СЕ, трябва да бъде поставен от член на екипажа на видимо място, поне на 50 м зад автомобила, за да уведомява следващите състезатели. Който не спазва това правило може да получи наказание от СК.

**34.4.2** Триъгълникът да се поставя даже и когато спрелия автомобил е извън очертанията на пътя.

#### **34.5 ИЗПОЛЗВАНЕ НА ЖЪЛТ ФЛАГ**

**34.5.1.** Когато пилот мине покрай жълт флаг, той следва незабавно да намали и да поддържа тази скорост до края на СЕ и да изпълнява инструкциите на съдиите на пътя или на водачите на колите по безопасност. Флаговете да се показват на всички радио пунктове, предшестващи произшествието. Неспазването на това правило води до наказание, което ще бъде решено от СК.

**34.5.2.** Всеки екипаж, получил жълт флаг ще има референтно време за СЕ, съгласно процедурата в чл. 33.

#### **34.6 СИСТЕМИ ЗА ПРОСЛЕДЯВАНЕ**

Препоръчително е за ралитата от НШ, всички автомобили да бъдат екипирани със система за проследяване и сигурност. Нейното поставяне ще се контролира по време на техн. прегледи. Всеки организатор, решил да прилага системата, ще даде указание за разпространението, връщането и инсталирането на тази система.

### **35. СУПЕР СПЕЦИАЛНИ ЕТАПИ**

#### **35.1 ХАРАКТЕРИСТИКА НА ССЕ**

**35.1.1.** Когато няколко автомобила стартират едновременно, характера на трасето във всяка точка за стартиране трябва да бъде подобен. Една и съща процедура за стартиране следва да се прилага за всеки автомобил. Разрешено е да се разграничи линията за стартиране на автомобилите, за да се изравни дължината на етапа от различните позиции за стартиране.

**35.1.2** Включването на ССЕ в маршрута на ралито е по желание.

## **35.2 ПРОВЕЖДАНЕ НА ССЕ**

Специалните правила, относно провеждането на ССЕ, ред за стартиране и интервалите от време са изцяло по преценка на организатора. Независимо от това съответната информация трябва да бъде включена в Допълнителния правилник на ралито

## **35.3 ПЛАН ЗА БЕЗОПАСНОСТ**

**35.3.1** Отделен план за безопасност съобразен със стандартния план за безопасност следва да се изпрати в БФАС, за да се получи одобрение.

**35.3.2** За да се гарантира безопасност, автомобила на участник, който не успее правилно да премине през СЕ, може да бъде транспортиран на края на СЕ от организатора.

## **ПАРК ФЕРМЕ /ПФ/**

## **36. ПРАВИЛА ЗА ПФ**

### **36.1 ПРИЛОЖЕНИЕ**

Автомобилите се намират в режим ПФ:

**36.1.1** В момента на влизане в парк за регрупиране до момента в който го напускат.

**36.1.2** В момента на влизане в контролна зона до момента на напускане.

**36.1.3** От момента, в който стигнат до края на ралито, докато СК разрешат отваряне на ПФ.

### **36.2 СЛУЖИТЕЛИ ИМАЩИ ПРАВО НА ПРЕСТОЙ В ПФ**

**36.2.1** След като са гарирали автомобила си в ПФ, пилотите трябва да изключат двигателя и да напуснат незабавно ПФ. ПФ е забранен за всички лица с изключение на служебните такива на ралито, които тук имат специфични функции.

**36.2.2** Екипажите могат да влязат в ПФ 10 мин. преди техния час за стартиране.

### **36.3 БУТАНЕ НА АВТОМОБИЛ В ПФ**

Само служебните лица и/или членовете на екипажа могат да бутат състезателен автомобил във вътрешността на ПФ.

### **36.4 ТЕХН. ПРОВЕРКИ**

Техн. проверки могат да се извършват в ПФ от техн. съдии.

## **36.5 РЕМОНТИ В ПФ**

**36.5.1** Ако техн. комисари на дадено рали преценят, че състоянието на един автомобил е влошено до състояние, опасно за сигурността, същият автомобил трябва задължително да бъде поправен в присъствието на технически комисар.

**36.5.2.** Под контрола на специален съдия или на техн. комисар се разрешава на екипаж и до трима души служители в екипажа да извършват смяна на стъкло/а

**36.5.3.** Ако времето, необходимо за извършване на гореуказаните ремонти води до закъснение, надхвърлящо предварително предвиденото време за стартиране, екипажът получава ново такова след поправката, като наказанието е от една минута **за** минута или част от минутата.

## **СТАРТОВЕ И НОВИ СТАРТОВЕ**

### **37. СТАРТОВА ЦЕРЕМОНИЯ**

Церемония за стартиране може да се организира с цел увеличаване интереса към ралито. Интервалът и реда за стартиране в тази церемония се оставя на избора на организатора. Часът и мястото на церемонията трябва да бъдат показани в Допълнителния правилник. Ако даден екипаж в своя състезателен автомобил е в невъзможност да участва в церемонията, ще му бъде разрешено да стартира в остатъка от ралито, съобразно с часовата програма, която му е определена, при условие че СК са били информирани за това по време на тяхното първо заседание и ако екипажа успешно е преминал през необходимите техн. прегледи. Независимо от това, същият екипаж следва да присъства на церемонията в състезателно облекло и в часа, който му е посочен.

### **38. СТАРТ НА РАЛИТО**

#### **38.1 СТАРТОВА ЗОНА**

Преди старта организаторите могат да съберат всички състезателни автомобилни стартова зона, в която автомобилите да са откарани максимум четири часа преди старта при условия, указани в Допълнителния правилник. Наказания изцяло от финансов характер, налагани за късно пристигане в стартовата зона са уточнени в Допълнителния правилник.

#### **38.2 МАКСИМУМ ЗАКЪСНЕНИЕ ПРИ СТАРТИРАНЕ**

Екипаж, закъснял повече от 30 мин. на старта на секция, ще загуби правото да стартира в тази секция.

## **39. РЕД ЗА СТАРТИРАНЕ И ИНТЕРВАЛИ**

### **39.1 ИЗИСКВАНИЯ ЗА РЕДА ЗА СТАРТИРАНЕ**

Редът за стартиране остава непроменен докато най-малко 10% от общото разстояние на СЕ, описани в окончателния маршрут е преминато.

### **39.2 СТАРТОВ РЕД НА ЕТАП 1**

Редът за стартиране е както следва:

Приоритетни състезатели на ФИА – А приоритет

Приоритетни състезатели на ФИА – В приоритет

Екипажи, според класирането им в НШ от предшестващата година.

Всички други участници по реда, съставен по преценка на организаторите

### **39.3 РЕД ЗА СТАРТИРАНЕ НА СЛЕДВАЩИТЕ ЕТАПИ**

Редът за стартиране на следващите етапи се основава на класирането на финала на последния етап, без да се държи сметка на ССЕ, ако такъв е пробяган в края на етапа.

### **39.4 ИНТЕРВАЛИ ЗА СТАРТИРАНЕ**

Всички коли ще стартират с интервал от една минута, освен ако няма друг такъв, предвиден в Допълнителния правилник.

### **39.5 ПРЕНАРЕЖДАНЕ НА ПИЛОТИТЕ**

Д на ралито по причина за безопасност и след като е уведомил СК, може да пренареди пилотите или да промени интервалите от време между автомобилите съгласно чл. 141 на МСК.

### **39.6 РЕСТАРТ СЛЕД ОТПАДАНЕ**

#### **39.6.1 Общи**

Всеки екипаж, който не успее да завърши даден етап, има право да стартира от началото на следващия етап, освен ако той не информира Директора на ралито за друго решение. Това разпореждане се прилага за всеки екипаж, който е изключен за закъснения над допустимия лимит или не е успял да се яви на дадена контрола, но не се прилага, когато екипажа е бил изключен за нарушение на изискванията и решението на стюардите. Всеки състезател, на който е даден рестарт няма да бъде класиран в крайното класиране на състезанието, по този начин и няма да получи точки за шампионата, с изключение на бонус точки.

#### **39.6.2 Сервиз – място и разрешено време**

Всеки автомобил който не успее да завърши даден етап в съответствие с посоченото по горе, може да бъде ремонтиран по усмотрение на състезателите. Независимо от това автомобилът трябва да се представи през

нощта в закрития парк за прегрупиране преди следващия етап, но не по-късно от 1 час преди обявеното начало на този етап.

### **39.6.3 Технически преглед на ремонтиран автомобил**

Автомобила трябва да запази първоначалното си купе и блок на двигателя, същите които са маркирани на предварителния технически преглед. Състезателят трябва да уведоми организатора за причината на своето оттегляне (напр. злополука, технически проблеми и т.н.) и за своето намерение автомобилът да премине повторен технически преглед един час преди публикуването на стартовия списък за началото на следващия етап.

### **39.6.4 Ремонт за нов старт на Етап1/Секция 2**

За тези автомобили, които не успеят да завършат ССЕ като Секция 1 или напускат сектора за свързка между стоп контролата на супер ССЕ и парк ферме/ако има такъв/, ремонтните работи могат да бъдат извършвани, в съответствие с член 39.6.2 и състезателите могат да стартират в секция 2 на етап 1. С допълнителния правилник на ралито се определя начина за стартиране на тези състезатели, които не успят да завършат ССЕ.

## **СЕРВИЗ**

### **40. СЕРВИЗ – ОБЩИ УСЛОВИЯ**

#### **40.1 ИЗВЪРШВАНЕ НА СЕРВИЗ**

**40.1.1** От първата ЧК сервиза на състезателен автомобил може да се извършва само в сервизните паркове.

**40.1.2** Членовете на екипажа, които използват само бордови инструменти и без никаква външна физическа помощ, могат да извършват сервизни работи на автомобила винаги, освен когато това е изрично забранено.

#### **40.2 ЧЛЕНОВЕ НА ОТБОРА И СЕРВИЗНИ ОГРАНИЧЕНИЯ**

**40.2.1** Забранява се присъствието на членове на отбора или на всякакъв вид транспорт, принадлежащ на същия /вкл. хеликоптер/ в един периметър от 1 км от състезателния автомобил с изключение на:

- В сервизните паркове;
- В зоните за зареждане;
- За един член от отбора на автомобил в официалните зони за измиване на автомобилите;
- В СЕ /от жълтия знак в началото на ЧК до знак Стоп в края на СЕ/;
- Когато се изисква от състезателните автомобили, движещи се по маршрута, определен в ПК да използват същия път /пътища/ като този/тези/ използвани в същия момент от персонала на отбора, при положение, че те не спират едновременно на едно и също място.

**40.2.2.** Предаването на или чрез екипажа на храна, напитки, дрехи и информации /карнет с данни, ПК и други/ се разрешава в сервизните паркове.

## **41. СЕРВИЗНИ ПАРКОВЕ**

### **41.1 ЧАСОВИ ГРАФИК ЗА СП**

Часовият график за всеки автомобил в СП е както следва:

**41.1.1** 15 мин. преди първия СЕ на всеки Етап.

- не е задължителен за Етап 1, освен ако е последван от състезателна част от ралито или от регрупиране през нощта.

**41.1.2** 30 мин. между две групи СЕ

- по желание в отдалечените сервизни зони, ако има такива.

Предшествано от 3 мин. техн. зона, която може да бъде включена в регрупиране.

**41.1.3** 45 мин. в края на Етап, с изключение на последния Етап.

**41.1.4** Сервиз от 10 мин. преди края на ралито по преценка на организаторите.

Предшествано от 3 мин. техн. зона, която може да бъде включена в регрупиране.

### **41.2 ОБОЗНАЧАВАНЕ НА СЕРВИЗНИТЕ ПАРКОВЕ**

СП са обозначени в маршрута на ралито с ЧК на влизане и ЧК на излизане.

### **41.3 СКОРОСТ В СП**

Скоростта на автомобилите в СП не може да надхвърля 30 км/ч, под заплахата от наказание от страна на СК.

### **41.4 РАЗМЕР НА СП**

**41.4.1** Организатора трябва да предостави „зона в Сервизния парк” определена по дължина, широчина и местоположение/ на всеки състезателен отбор в СП. Всички автомобили на отбора трябва да бъдат паркирани в тяхната зона. Тези автомобили трябва да имат сервизни плаки.

**41.4.2** Автомобили, които не са изцяло паркирани в отпуснатата зона, да се паркират в съседен паркинг с пешеходен достъп до Сервизния парк. На тези автомобили да се дава плака “Auxiliary”.

## **42. ИЗТОЧВАНЕ И/ИЛИ НАПЪЛВАНЕ НА РЕЗЕРВОАРА В СП**

Когато това е необходимо като част от сервиза /смяна на резервоар за гориво или на помпа/, източването и/или напълване на резервоара е разрешено в СП при условие че:

- работата се извършва след като организатора е уведомен;

- участникът е осигурил пожарогасител с човек за употреба;
- никаква друга работа не се извършва по автомобила по време на гореупоменатите операции;
- да е осигурен един безопасен периметър от място около автомобила;
- само ако се добавя гориво, необходимо да се стигне до следващата зона за зареждане.

## **43. ФЛЕКСИ-СЕРВИЗ – 45’**

### **43.1 ОБЩИ УСЛОВИЯ**

Флекси-сервиз от 45 мин. разрешава да се извади състезателен автомобил от ПФ, за да се отведе в съседен СП, свързан с ПФ от общи граници и ЧК на влизане и излизане.

### **43.2 ПРОВЕЖДАНЕ НА ФЛЕКСИ-СЕРВИЗ И ЧАСОВИ ГРАФИЦИ**

**43.2.1** За да се извършват дейности от флекси-сервиза в размер на 45мин. екипажите влизат в ПФ.

**43.2.2** Екипажите ще могат тогава или да влязат в СП или да оставят автомобила в ПФ.

**43.2.3** Състезателният автомобил тогава може да бъде откаран от оторизиран представител на участника от ПФ в СП и обратното само веднъж при спазване на всички изисквания за представяне на КК и на съответните санкции.

**43.2.4** Състезателният. автомобил може да бъде върнат в ПФ преди изтичането на определените 45 мин. без наказание.

**43.2.5** В рамките на флекси-сервиза, продължителността на работите започващи в часа на влизане на първия автомобил в ПФ е по преценка на организаторите, но трябва да бъде показана по маршрута на ралито.

## **44. ОТДАЛЕЧЕНИ СЕРВИЗНИ ЗОНИ /ОСЗ/**

### **44.1 ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

ОСЗ могат да бъдат създадени при условия, че:

- Са определени от ЧК на влизане и излизане;
- Не надхвърлят 15 мин. престой за всеки един автомобил;
- Дават възможност за смяна на гуми, доставени от сервизен автомобил и друг сервиз, съгласно чл. 44.3;
- Включват 3 мин. техн. зони преди влизане в ЧК на входа на ОСЗ;
- Включват зона за маркиране на гуми след излизане от ЧК на ОСЗ
- В него са допуснати само оторизирани служители от отбора, съгласно чл. 44.2, официални лица и журналисти, имащи необходимите пропуски.

- за увеличаване на промоционалния ефект, организаторите могат да разположат ОСЗ в градове или центрове на населени пунктове.

## **44.2 БРОЙ НА ПЕРСОНАЛ ОТ ОТБОРИТЕ**

**44.2.1** В ОСЗ следните лица могат да работят на своя автомобил/и:

- за един автомобил, екипажа плюс максимум 4 отборни служители. Последните остават толкова, колкото е престоя на автомобила в зоната.

- за участниците с приоритетни състезатели или за участниците, имащи няколко стартиращи автомобила, екипажа плюс максимум 4 отборни служители на кола. Тези служители могат да бъдат преразпределяни между колите в рамките на зоната.

**44.2.2** Зоните трябва да бъдат разпределяни така че един и същ отборен персонал да стига в тези зони и в СП по съществуващи и препоръчани пътища. За подмяната на контейнери с напитки за състезателите не се счита като работа върху автомобила.

## **44.3 ДОПУСТИМО ОБОРУДВАНЕ И ИНСТРУМЕНТИ**

**44.3.1** В ОСЗ се разрешава следното:

- употребата на крикове, подпори за шаси, гаечни ключове за смяна на гуми, динамо метричен ключ, ръчни инструменти и чиста вода.
- използването на екипировка или части и инструменти транспортирани от състезателния автомобил;
- използването на инструменти, задвижвани от акумулатор, включително всякакво необходимо осветление;
- добавянето на чиста вода в системата на автомобила, за която устройство за пълнене може да се използва;
- обезвъздушаването на спирачки и оборудване за почистване на автомобила;
- използване на хартия;
- използване на препарат за почистване на стъклата;

**44.3.2** Могат да се използват лежанки.

**44.3.3** Изводи за допълнителни светлини се разрешават в ОСЗ. Допълнителните светлини и необходимите инструменти към тях могат да се внесат в ОСЗ от сервизен автомобил.

## **44.4 ПРОПУСКИ ЗА АВТОМОБИЛИ В ОСЗ**

Организаторът дава по един пропуск за автомобил на всеки състезателен автомобил за транспорт на отборния персонал и на разрешимото оборудване и инструменти в ОСЗ.

## **РЕЗУЛТАТИ И АДМИНИСТРАТИВНИ ИЗИСКВАНИЯ СЛЕД СЪСТЕЗАНИЕТО**

### **45. РЕЗУЛТАТИ**

#### **45.1 ИЗГОТВЯНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ**

Резултатите се изготвят като се събират времената, измерени на всички СЕ и всички наказания във време, наложени в секторите за свързка, както и всяко друго наказание, изразено във време.

#### **45.2 ПУБЛИКУВАНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ**

По време на ралито класирането се обявява както следва:

**45.2.1.** Неофициално класиране: -класиране разпространено от организаторите по време на ралито.

**45.2.2.** Частични неофициални класирания: -класирания, публикувани в края на Етап.

**45.2.3.** Предварително крайно класиране: -класиране публикувано от организатора в края на ралито.

**45.2.4** Официално крайно класиране: класиране, одобрено от СК.

**45.2.5.** В случай, че публикуването на резултатите се забави, новия час на публикуване следва да се обяви на официалното информационно табло или табла.

#### **45.3 РАВЕНСТВО В РАЛИ**

В случай на равенство за победител се обявява този, който е постигнал най-добро време на първия СЕ, който не е ССЕ. Ако това не е достатъчно, за да се разграничат състезателите, се взимат предвид времената на втория, третия и четвърти СЕ.

#### **45.4 КОРЕКТНО И БЕЗПРИСТРАСТНО ОТРАЗЯВАНЕ**

Организаторът следва да обезпечи коректно и безпристрастно отразяване на състезанието и резултатите от същото да не бъдат деформирани.

### **46. ПРОТЕСТИ И ЖАЛБИ**

#### **46.1 СЪСТАВЯНЕ**

Всеки протест и жалба се извършва съобразно изискванията на МСК-глави XII и XIII. И НСК

#### **46.2 ТАКСИ ЗА ПРОТЕСТ**

Размерът на таксите за протести се определя от Годишната наредба на БФАС.

#### **46.3 ДЕПОЗИТ**

Ако протеста изисква демонтаж и монтаж на една определена част от автомобила, всеки допълнителен гаранционен депозит следва да се уточни в Допълнителния правилник на ралито.

## **46.4 РАЗХОДИ**

**46.4.1** Разходите причинени от работата и от транспорта на автомобила са за сметка на протестиращия, ако протеста не е оправдан или за сметка на участника обект на протеста, ако същият е основателен.

**46.4.2** Ако протеста не е оправдан и ако разходите, причинени от протеста /техн. проверки, транспорт и т.н./ надхвърлят сумата на гаранционния депозит, разликата е за сметка на протестиращия. В противен случай, ако са по-малки разликата му се възстановява.

## **46.5 ЖАЛБИ**

С Годишната наредба на БФАС се определя размера на таксата за национална жалба.

Размерът на таксата за международна жалба е **12 000 Евро**.

## **47. НАГРАЖДАВАНЕ**

### **47.1 ЦЕРЕМОНИЯ НА ПОДИУМ**

Спортната част на ралито завършва с ЧК на влизане в зоната за изчакване на финала.

### **47.2 ВРЪЧВАНЕ НА НАГРАДИТЕ**

Награди се връчват на всички участници на рампата с изключение на първия, втория и третия в общото генерално класиране, за които се използва подиум с олимпийски тип. Ако организаторът пожелае може да се организира официален прием /със спонсорите/ същата вечер. Ако се очаква и присъствие на екипажите, това трябва да бъде упоменато в Допълнителния правилник.

## **48. ГОДИШНА ЦЕРЕМОНИЯ НА НАГРАЖДАВАНЕ НА БФАС**

### **48.1 ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРИСЪСТВИЕ**

Победителите пилот и навигатор в НШ трябва да присъстват на годишната церемония на награждаване на БФАС

### **48.2 ОТСЪСТВИЕ**

Освен в случаите на форс мажор, тяхното отсъствие води до налагане на глоба от БФАС.

## **ГОРИВО - ЗАРЕЖДАНЕ**

## **49. ЗАРЕЖДАНЕ И ПРОЦЕДУРИ**

### **49.1 РАЗПОЛОЖЕНИЕ**

**49.1.1** Освен ако не става дума за смяна на бензинов резервоар, участниците могат да зареждат само в зоните за зареждане /ЗЗ/ или в търговски бензиностанции по маршрута на ралито, определени от организатора в ПК.

ЗЗ могат да се разположат в:

- изхода от СП;
- изхода на ОСЗ;

- отдалечени места по маршрута;

**49.1.2** Всяка ЗЗ по маршрута на ралито ще бъде обозначена в ПК. Могат да се определят не повече от две статични ЗЗ на етап – едната от които да бъде в СП.

**49.1.3** Изходът и входът в ЗЗ се маркират със синя туба или знак за бензинова колонка, с изключение на търговските бензиностанции.

**49.1.4** Ако няма бензиностанции по маршрута на ралито, организатора може да организира такива, съобразно Приложение J чрез централизирана система. Такива места за зареждане следва да отговарят на условия за безопасност.

**49.1.5** Състезателният автомобил може да бъде избутан извън зоната за зареждане от служебни лица и/или от двама члена на отбора без да се налага наказание.

## **49.2 ПРОЦЕДУРА ЗА ЗАРЕЖДАНЕ**

**49.2.1.** Във вътрешността на зона за зареждане са разрешени само действия пряко свързани със зареждането на състезателния автомобил.

**49.2.2.** Във всички зони за зареждане е въведено ограничение на скоростта от 5 км/ч.

**49.2.3.** Препоръчително е механиците да носят дрехи, устойчиви на огън.

**49.2.4.** Отговорността за зареждане се носи единствено от участника.

**49.2.5.** Двигателите трябва да бъдат спрени по време на всяка операция по зареждане

**49.2.6.** Препоръчва се екипажа да стои вън от автомобила по време на зареждане. В случай, че той остава в автомобила, безопасните колани не бива да бъдат поставяни.

**49.2.7.** Само с цел да помагат в процедурата по зареждане на техния автомобил, двама члена на отбора за всеки екипаж могат да имат достъп до тази зона.

## **ГУМИ И КОЛЕЛА**

### **50. ОБЩИ УСЛОВИЯ**

#### **50.1 СЪОБРАЗЕНОСТ**

Всички гуми трябва да бъдат съобразени с настоящия член както и с Приложение V.

#### **50.2 ТИП ГУМИ**

Забранява се използването на регенерирани гуми. Само маркирани гуми може да се използват на ралито.

#### **50.3 КОНТРОЛ**

Във всеки момент по време на състезанието, могат да се извършат

проверки за установяване съобразеността на гумите. Всяка несъобразена гума се маркира със специален печат и не може да се използва.

#### **50.4 ЗОНИ ЗА СМЯНА НА ГУМИТЕ**

Зона за маркиране на гуми може да бъде организирана на излизане от зоните на оторизирани СП и ОСЗ. Само с цел съдействие на процедурата за маркиране на гумите, член от отбора на всеки екипаж може да има достъп до тази зона.

Екипажът трябва да спре своя автомобил и да изчаква указанията на техн. комисари или съдии. В отсъствието на комисари и съдии, отбора може да напусне зоната без да спира. Зона за проверка на маркирането на гумите може да бъде създадена на влизане в зоната за смяна на разрешени гуми.

#### **50.5 УСТРОЙСТВА, РАЗРЕШАВАЩИ НА ГУМИТЕ ДА ЗАПАЗЯТ КАЧЕСТВАТА СИ**

Забранява се използването на всякакво устройство, разрешаващо на гумите да запазят качеството си с вътрешно налягане равно или по-малко от атмосферното. Вътрешността на гумата /разстоянието между джантата и вътрешната част на гумата/ може да бъде напълнена само с въздух

#### **50.6 ЗАКЪСНЕЛИ СТАРТОВЕ**

Ако старта на един СЕ е закъснял с повече от 10 мин. за всеки участник се разрешава реглаж на налягането на гумите.

#### **50.7 РЪЧНО НАРЯЗВАНЕ**

Преднамерената промяна на шарките на гумата или на броя на шиповете на гумите на или в автомобила, се разрешава само в Допълнителния правилник.

#### **50.8 ГУМИ С ШИПОВЕ**

Ако гуми с шипове са разрешени в дадено рали, регламента и начина на контрол на шиповете трябва да фигурира в Допълнителния правилник. Никакво ограничение не се предвижда за гумите с шипове, що се отнася до самите гуми, броя на гумите и каучука който съдържат. Едновременно с това, шиповете трябва да отговарят на правилата важащи във всяка прекосявана страна. Организаторите са длъжни да уточнят тези правила в Допълнителния правилник на ралито.

#### **50.9 РЕЗЕРВНИ КОЛЕЛА**

Автомобилите могат да бъдат екипирани максимум с по две резервни колела. Всяко комплектувано колело, монтирано на автомобила или поставено вътре в автомобила по време на сервиз, следва да стигне следващия СП или следващата сервизна зона, където е разрешена смяната на гуми. Не е разрешено комплект колело да се пренася или да се маха от автомобила на друго място освен в СП или СЗ, където смяната на гуми се разрешава.

## **50.10 НАЛИЧНОСТ НА ГУМИ**

Всички гуми използвани в Националния рали шампионат трябва да бъдат леснодостъпни в търговската мрежа.

## **МЕХАНИЧНИ КОМПОНЕНТИ**

### **51. МЕХАНИЧНИ КОМПОНЕНТИ**

#### **51.1 ПОДМЯНА НА ДВИГАТЕЛ**

**51.1.1** В случай на повреда на двигателя между техническия преглед и първата ЧК, разрешава се подмяна на двигател. В такъв случай блока на двигателя следва отново да бъде маркиран.

**51.1.2** Един и същи двигател трябва да се използва от техническия преглед до финала на ралито.

#### **51.2 ТУРБОКОМПРЕСОРИ**

**51.2.1.** Турбокомпресора и компресора са наречени по-долу “компресор”.

**51.2.2.** Сегашният Р по отношение на дюзата и маркирането продължава да бъде в сила /чл. 254-6.1 и 255-5.1.8.3 на Приложение J/

**51.2.3.** Инсталираният в колата компресор и всички резервни компресори /по един за всеки Етап/ се контролират и пломбират по време на техн.преглед преди състезанието.

**51.2.4.** Компресорите се маркират с номера на автомобила за да се използват само от същия.

**51.2.5.** Всички използвани компресори трябва да останат пломбирани до края на ралито, за да могат СК да проверят тяхната съобразеност.

**51.2.6.** Горните правила са задължителни също така за всички автомобили, чиито компресори нямат дюза. В този случай компресорите трябва да са маркирани само за да могат да бъдат преброени.

#### **51.3 ТРАНСМИСИИ**

**51.3.1.** За всеки автомобил в едно рали от НШ може да се използва само една резервна скоростна кутия и един комплект от диференциали /преден и/или централен и/или заден/

**51.3.2.** Тези резервни части, както и частите инсталирани на автомобила се маркират/пломбират/ по време на предварителните техн. прегледи.

**51.3.3** Пломбирането/маркирането дава възможност на участника да смени амбреаж и евентуални свързани аксесоари.

**51.3.4** Всички части се идентифицират със състезателния номер на автомобила /автомобил №1 –скоростна кутия №1, резерва скоростна кутия №1R/

**51.3.5.** Пломбирането и маркирането се извършват по образци,

публикувани от ФИА за различните модели коли.

**51.3.6.** Скоростните кутии и диференциалите могат да се сменят във всеки сервизен парк, при условие, че техническите комисари са били предварително уведомени за намерението да се прави това.

**51.3.7** При условие, че пломбирането и маркирането на една демонтирана/и скоростна/и кутия/и, диференциал/и останат такива каквито са били, частите могат да бъдат използвани от същия автомобил.

**51.3.8** Пломбирането и маркирането трябва да останат такива, каквито са по време на ралито. Техническите комисари могат да контролират маркирането/ пломбирането във всеки момент, а в края на ралито те могат да ги демонтират, за да проверят тяхната съобразеност.

## **52. НИВО НА ШУМ В СПЕЦИАЛНИТЕ ЕТАПИ**

Само в СЕ се препоръчва от съображения за сигурност да има байпас на заглушителя на гърнето, при положение че изпускането на изгорели газове е съобразено с Приложение J и по отношение на автомобилите, имащи катализатор, че същите газове минават през този катализатор. Във всички случаи и във всеки момент на секторите за свързка нивото на шума трябва да бъде съобразено с Приложение J.