

АВТОМОБИЛНА ФЕДЕРАЦИЯ НА БЪЛГАРИЯ



СПЕЦИАЛЕН ПРАВИЛНИК

2022 година

***ЗА ОРГАНИЗИРАНЕ И ПРОВЕЖДАНЕ НА
АВТОМОБИЛНИ СЪСТЕЗАНИЯ ПО***

РАЛИКРОС

Съдържание

1. УВОД	3
2. ОПИСАНИЕ НА ТРАСЕТО	3
3. ПРАВИЛНИК.....	4
4. ОСНОВНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ	4
5. КЛАСИРАНЕ.....	4
6. ОФИЦИАЛНИ ЛИЦА.....	5
7. ПРОМЕНИ - ТЪЛКУВАНЕ	6
8. ДОПУСТИМИ ВОДАЧИ (ПИЛОТИ) И СЪСТЕЗАТЕЛИ (АСК).....	6
9. ПОДАВАНЕ НА ЗАЯВКИ ОТ СЪСТЕЗАТЕЛИТЕ (АСК)	6
10. ДОПУСТИМИ АВТОМОБИЛИ	7
11. СЪСТЕЗАТЕЛНИ НОМЕРА.....	7
12. АДМИНИСТРАТИВНА ПРОВЕРКА.....	8
13. ТЕХНИЧЕСКА ПРОВЕРКА.....	8
14. СЕРВИЗЕН ПАРК	9
15. БРИФИНГ С УЧАСТНИЦИТЕ.....	10
16. ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ВОДАЧИТЕ (ПИЛОТИТЕ).....	10
17. ПРОТИЧАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЕТО	12
18. ФАЛСТАРТ	17
19. ЗАКРИТ ПАРК	18
20. НАКАЗАНИЯ	19
21. ЗАПИСВАЩА КАМЕРА	22
22. ПОДИУМ, НАГРАЖДАВАНЕ И КУПИ	23
23. ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ	24
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 - ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ.....	25
1. ДОПУСТИМИ АВТОМОБИЛИ	25
2. МИНИМАЛНО ТЕГЛО	26
3. ГОРИВО	27
4. ПРЕДПАЗНА КЛЕТКА	27
5. ПРЕДПИСАНИЯ И РАЗРЕШИМИ МОДИФИКАЦИИ, ПРИЛОЖИМИ ЗА АВТОМОБИЛИТЕ	28

6. ДВИГАТЕЛИ	29
7. ЗАХРАНВАНЕ С ГОРИВО И ВЪЗДУХ	30
8. ВОДЕН РАДИАТОР	30
9. ИЗПУСКАТЕЛНА СИСТЕМА И ШУМ.....	31
10. РЕЗЕРВОАР	31
11. ЧЕЛНИ И СТРАНИЧНИ СЪКЛА.....	31
12. ЧИСТАЧКИ	32
13. ТРАНСМИСИЯ	32
14. СПИРАЧКИ.....	32
15. УПРАВЛЕНИЕ	32
16. ОКАЧВАНЕ	33
17. КОЛЕЛА И ГУМИ	33
18. БРОНИ.....	34
19. КАЛОБРАНИ	34
20. ПРЕДПАЗНИ ЕЛЕМЕНТИ ПОД АВТОМОБИЛА	34
21. ЗАДНИ СВЕТЛИНИ	34
22. ВЪНШНИ СВЕТЛИНИ.....	35
23. ГЛАВЕН ПРЕКЪСВАЧ – (КЛЮЧ МАСА)	36
24. СЕДАЛКИ И КОЛАНИ.....	36
27. СИСТЕМА ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ ФРОНТАЛНОТО ДВИЖЕНИЕ НА ГЛАВАТА (FHR), „ХАНС“	39
ПРИЛОЖЕНИЕ 3 – РИСУНКА 1 – КВАЛИФИКАЦИОННИ МАНШОВЕ	43
ПРИЛОЖЕНИЕ 4 – РИСУНКА 2 – ПОЛУФИНАЛИ И ФИНАЛИ	44
ПРИЛОЖЕНИЕ 5 – РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА СЪСТЕЗАТЕЛНИТЕ НОМЕРА.....	46
ПРИЛОЖЕНИЕ 6 – СИГНАЛИЗАЦИЯ С ФЛАГОВЕ.....	47
ПРИЛОЖЕНИЕ 7 – ИНДИВИДУАЛНА ЗАЯВКА.....	48

СПОРТНИ ПРАВИЛА ЗА ОРГАНИЗИРАНЕ И ПРОВЕЖДАНЕ НА АВТОМОБИЛНИ СЪСТЕЗАНИЯ ПО РАЛИКРОС ЗА 2022 Г.

1. УВОД

Автомобилна Федерация на България (АФБ) е организатор на Националния Шампионат (НШ) за Раликрос.

До участие в Националния шампионат по Раликрос се допускат само автомобили затворен тип, с валидна, изтекла или несъществуваща хомологация, построени на базата на четириместни серийни автомобили разпределени в 3 (три) Дивизии както следва:

Дивизия 1 - автомобили 4x4, атмосферни или с турбо двигател, с коригиран обем на двигателя до 3500 куб.см

Дивизия 2 - автомобили до 1600 куб.см (атмосферен) с преден двигателен мост.

Дивизия 3 - автомобили до 2000 куб.см (атмосферен) със заден двигателен мост.

2. ОПИСАНИЕ НА ТРАСЕТО

Състезанията по Раликрос се провеждат на трасета отговарящи на следните изисквания:

Дължина - мин. 800 м. и макс. 1400 м.

Ширина при старта - минимум 14,5 м

Максимална ширина - 25 м

Минимална ширина - 10 м

Състав земя и/или макадам - мин. 35 % и асфалт - макс. 65%

Наклон - не повече от 10%

Първият завой трябва да е с радиус максимум 25 м.

Схема на трасето в подходящ мащаб с означени старт-финал , посока на движение, местата на съдийските постове, сервисния парк, закрития парк, начина за влизане и излизане от тях.

Организатора е длъжен да конфигурира в трасето „Жокер обиколка“ с която се завишава дължината му.

3. ПРАВИЛНИК

3.1. Настоящият Специален Правилник (СП) влиза в сила от 1 януари на всяка година. Той отменя всички текстове от СП за Раликрос от предходните години.

4. ОСНОВНИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

4.1. Всички Водачи (пилоти), Състезатели (АСК) и участващи в НШ се ангажират от свое име и от името на техните клубове да спазват всички предписания на МСК и неговите Приложения, Наредбата за съответната година на АФБ, Техническия правилник, Общите правила приложими за национални състезания по Раликрос, както и настоящия СП.

4.2. НШ и всяко едно от състезанията в него се управляват от АФБ, съгласно настоящия СП. Под състезание се разбира такова, което е част от НШ по Раликрос и/или е записано в Спортния календар на АФБ.

5. КЛАСИРАНЕ

Начина на присъждане на точки за НШ е описан в чл.17 от настоящия СП.

5.1. Всички спечелени точки от дадено състезание се вземат под внимание при определяне на крайното класирането за НШ.

5.2. В края на НШ, пилотите събрали най-голям брой точки в съответните категории се обявяват за:

- Национален шампион по Раликрос – **Дивизия 1**
- Национален шампион по Раликрос – **Дивизия 2**
- Национален шампион по Раликрос – **Дивизия 3**

5.3. Никой пилот не може да събира точки от класирания в различни Дивизии.

5.4. Отборното класиране се формира най-малко от двама Водачи (пилоти), като се взема по един Водач (пилот) от всяка Дивизия, класирал се на по-предно място. Сумират се общия брой точки от състезанието на класиралите се Водачи (пилоти), в по горе споменатите критерии. При равен брой точки между два отбора, коректив е по-предно място на Водачите (пилоти). При ново равенство отборите получават еднакъв брой точки за състезанието.

Точките се приравняват съгласно точковата система на ФИА.

6. ОФИЦИАЛНИ ЛИЦА

6.1. Длъжностни лица:

- Председател на спортните комисари
- Спортни комисари (двама)
- Наблюдател на АФБ
- Спортен Директор на състезанието
- Рейс Директор
- Секретар на състезанието
- Председател на техническата комисия
- Технически комисари
- Отговорник по сигурността
- Отговорник за връзки с водачите
- Отговорник за време измерване и обработка на

резултати

- Съдия на старта
- Съдия на финала
- Съдии за фалстарт
- Съдии по фактите
- Маршали по сигурността
- Главен лекар

6.2. Спортният Директор на състезанието работи в постоянна връзка с Рейс Директора.

6.3. Рейс Директорът има пълни права по следните въпроси: контролира протичането на тренировките и на сериите, спазването на часовия график и ако сметне за необходимо дава предложения на спортните комисари относно промени по часовия график, съгласно МСК и настоящия СП. Спортният Директор на състезанието не може да дава нареждания по тях без разрешението на Рейс директора.

Рейс Директорът трябва да присъства по време на цялото състезание, от административната проверка до връчването на наградите и най-малко до изтичане срока за подаване на протестите.

Рейс Директорът трябва да бъде в радио контакт със Спортния Директор във всеки момент докато на автомобилите е разрешено да се движат по пистата. Освен това Рейс Директора трябва да стои в Рейс контрола и да е в радио контакт с всички съдийски постове на пистата през времето на състезанието.

Рейс Директорът, както и Спортния Директор могат да дават инструкции на състезателите с помощта на специални

циркулярни документи (Бюлетини), предвидени от МСК. Тези документи се раздават на всички участници, които удостоверяват с подпис, че са ги получили.

Рейс Директорът и/или Спортния Директор отговарят за прилагането на Общите предписания и на СП за НШ на АФБ за Раликрос.

В рамките на предвиденото за целта време всички инциденти се докладват на спортните комисари. За всеки инцидент се прави анкета. Спортните комисари вземат решения по докладите или по искане от страна на Спортния Директор, когато във връзка с инцидент трябва да бъдат наложени наказания на един или няколко пилоти.

7. ПРОМЕНИ - ТЪЛКУВАНЕ

7.1. Всяка допълнителна информация ще се доведе до знанието на състезателите чрез номерирани с поставени на тях дата и час Бюлетини, които са неразделна част от ДП на състезанието. Тези бюлетини, както и всички взети решения ще се обявяват на Официалното информационно табло на жълта хартия.

7.2. Всеки Бюлетин, издаден преди началото на състезанието се подписва от Спортният Директор, а след началото от Спортните комисари на състезанието преди да бъде обявен.

7.3. Спортните комисари на състезанието имат абсолютната власт да вземат всякакви решения по въпросите предвидени от настоящия СП.

8. ДОПУСТИМИ ВОДАЧИ (ПИЛОТИ) И СЪСТЕЗАТЕЛИ (АСК)

8.1. Водачите (Пилотите) и Състезателите (АСК) трябва да са титуляри на валиден състезателен лиценз съгласно Наредбата за организиране и провеждане на автомобилни състезания на АФБ за годината.

8.2. Водач (Пилот), който започва да се състезава за пръв път е длъжен да участва първо в Дивизия 2 или Дивизия 3 и след придобиване на състезателен опит (най-малко една календарна година) има право да участва в Дивизия 1.

9. ПОДАВАНЕ НА ЗАЯВКИ ОТ СЪСТЕЗАТЕЛИТЕ (АСК)

9.1. Заявки за участие в състезания от НШ за Раликрос се подават до организатора на проявата **най-късно 5 (пет) дни преди**

датата на състезанието. След този срок, в следващите 2 (два дни), включването в списъка на участниците става с глоба в размер на 100 лв.

9.2. Броят на заявките за състезанията от НШ по Дивизии не е лимитирана.

9.3. Три дни преди проявата, заявки за участие не се приемат и организатора задължително изпраща в АФБ списъка на заявените участници, за публикуването му на сайта на АФБ.

10. ДОПУСТИМИ АВТОМОБИЛИ

10.1. Дивизия 1: Туристически автомобили с 4 задвижващи колела, атмосферни или турбо двигатели с коригиран обем на двигателя до 3500 см³. Позволен са модификациите номерирани в чл.279.2 и 279.3 от Приложение J. Автомобилите трябва да са от затворен тип, с твърд и неотваряем покрив.

10.2. Дивизия 2: Туристически автомобили с преден двигателен мост. Максимално разрешен обем на двигателя е до 1600 см³. Позволен са модификациите номерирани в чл.279.2 и 279.3 от Приложение J. Автомобилите трябва да са от затворен тип, с твърд и неотваряем покрив.

10.3. Дивизия 3: Туристически автомобили със заден двигателен мост. Максимално разрешен обем на двигателя е до 2000 см³. Позволен са модификациите номерирани в чл.279.2 и 279.3 от Приложение J. Автомобилите трябва да са от затворен тип, с твърд и неотваряем покрив.

11. СЪСТЕЗАТЕЛНИ НОМЕРА

11.1. Състезателни номера се раздават както следва по Дивизии:

- Дивизия 1 - от №1 до № 99.
- Дивизия 2 - от №101 до № 199.
- Дивизия 3 - от №201 до № 299.

11.2. Размера, стила и разположението на състезателните номера се описват в Приложение 5 от настоящия СП. В това приложение се дефинира също размера, стила и разположението на стикера с името и националността на Водач (пилот), който стикер трябва да се постави на автомобила.

12. АДМИНИСТРАТИВНА ПРОВЕРКА

12.1. Водачите (Пилотите) или техните официални представители трябва да се явят на време на административната проверка, часа и мястото за която подробно се описват в Допълнителния правилник на състезанието, освен ако не са получили друго писмено нареждане от Спортният Директор на състезанието.

12.2. По време на административна проверка се проверяват:

- лицензите на Водачите (пилотите) и Състезателите (АСК)
- оригинална заявка (подписана и подпечатана)
- документ за платена такса за участие
- валидно свидетелство за управление на МПС с талон или акт, нотариално заверена декларация от родителите за Водачи (пилоти) под 18 год.
- **валидна лична застраховка ГО за Автомобилни състезания**
- а също, ако е необходимо, разрешителните от НСВ (за пилоти от други страни от ЕС).

12.3. На Състезатели (АСК) и Водачи (пилоти), които не са се представили на административната проверка няма да се разреши да вземат участие в състезанието, освен ако не са освободени от това писмено от Спортния Директор.

13. ТЕХНИЧЕСКА ПРОВЕРКА

13.1. Прилагат се т. 3.6 от Общите правила за Раликрос.

13.2. За идентифициране на автомобила и контролирането на мерките за безопасност Водачът (пилотът) трябва да представи лично или чрез упълномощено лице автомобила си на технически преглед с номера отговарящи на изискванията на чл.10 от настоящия правилник съобразно класирането им от предходната година.

13.3. Не се разрешава участието в тренировките и състезанието на автомобил, които не отговаря на техническите изисквания към автомобилите за съответната година.

Всички автомобили представят валиден технически паспорт при извършването на прегледа.

Техническият преглед не определя класификацията на представения автомобил. Само заявителят носи отговорност за

това, че автомобилът и предпазното оборудване на водача съвпадат с предвидените изисквания на ФИА и АФБ.

При Нарушение на точка 13.2 и 13.3 автомобиля не се допуска до старт.

13.4. Водачите (пилотите), които са пропуснали да се представят на технически преглед в посоченото им време или са закъснели за технически преглед ще бъдат глобени съгласно чл.20. Спортните комисари могат да допуснат до технически преглед автомобил, чиито АСК и водач посочат уважителни причини за закъснението само ако Спортния Директор е информиран за това преди изтичане на времето за прегледа. Закъснелите и тези на които са направени забележки могат да бъдат прегледани най-късно до началото на първото заседание на Спортните комисари.

13.5. По всяко време на състезанието могат да се извършват и контролни технически прегледи за временното състояние на автомобиля и Водача (пилот). Всяко установено нарушение е основание за изключване от тренировките, квалификационната серия, полуфиналната серия или финалната серия.

13.6. Паричните глоби трябва да се внесат при Спортния Директор на състезанието не по-късно от 1 час преди старта на първата серия на тренировките или квалификациите, в противен случай Водачът (пилотът) не се допуска до старт.

13.7. След завършване на състезанието автомобилите влизат в Закрит парк където се извършва окончателен технически преглед.

13.8. Закритият парк се освобождава след решение на Спортните комисари.

13.9. Всички допълнения и изменения към Техническите изисквания, ще бъдат публикувани в допълнителни Бюлетени, към настоящия Специален Правилник.

14. СЕРВИЗЕН ПАРК

14.1. Всеки Водач (пилот) трябва да осигури наличността на 1 (един) пожарогасител от 5 кг в зоната предназначена за неговият екип в Сервизния парк.

14.2. Всеки водач (пилот) осигурява пластична постелка / минимум 4 x 5 м./ на мястото, определено за неговия отбор, където ще се извършват технически работи по автомобиля, с цел

да се предотврати замърсяването в случай на случайно изтичане и т.н.

14.3. След Техническият преглед автомобилите влизат в Сервизен парк. В него работата по автомобилите е разрешена, само от двама механика (с отличителни знаци) и на Водач (пилот), но е забранено напускането му без разрешение на Рейс Директора с изключение на случаите, когато автомобилът ще стартира. При неспазване на режима на сервизния парк нарушителя се изключва от състезанието.

14.4. В сервизния парк Водачите (пилотите) са длъжни да се движат със скорост до 20 км./ч.

Следенето на скоростта в сервизния парк е задължение на организатора. Същото се извършва задължително с радар. При констатирани нарушения се налага глоба от Спортния Директор на състезанието, която е определена в чл. 20.22 от настоящия правилник.

15. БРИФИНГ С УЧАСТНИЦИТЕ

15.1. Организаторът е длъжен да осигури място, а Рейс Директора да проведе брифинг с участниците за особеностите на трасето, старт-финала, начина на влизане и излизане в и от трасето, сервизния парк неговият вход и изход, мястото на закрития парк след финала на състезанието и разположението на сигналистите, съдиите по факти и маршалите.

Часът за провеждане на брифинга се определя от организатора.

15.2. Водачите (пилотите) са длъжни лично да присъстват на брифинга, в противен случай ще им бъде наложено наказание – глоба.

15.3. Неприсъствието им не ги освобождава от задължението да изпълняват всички указания дадени на брифинга.

16. ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ВОДАЧИТЕ (ПИЛОТИТЕ)

На участващите в автомобилни състезания е забранено да управляват автомобилите под въздействието на алкохол, наркотици или други упойващи вещества.

При установено нарушение Водача (пилот) не се допуска до състезанието, а ако нарушението е установено по време на състезанието, Водача (пилот) се дисквалифицира от него. На

Водача (пилот) се спират състезателните му права за срок от 12 месеца. Наказанието се налага от Спортните комисари.

16.1. Водачите (пилотите) нямат право да напускат очертанятията на трасето. Водач (пилот), който излезе извън трасето, четирите колела преминават наказателния маркьор и той печели от това предимство, ще бъде наказан от спортните комисари. Използва се определен минимум от наказателни маркьори за очертаване на трасето.

16.2. Водачите (пилотите) са длъжни при нужда да вземат необходимите мерки, за да не допуснат произшествие и с поведението си не трябва да създават опасности и пречки за участниците в състезанието и зрителите.

16.3. Водачите (пилотите) са длъжни да съобразяват своето поведение със сигналите на длъжностните лица (флагове и табели).

16.4. Спирането по трасето за получаването на чужда помощ е забранено.

Ако по време на тренировката или състезанието автомобилът получи повреда, поради която не може да продължи по-нататъшното си участие, Водача (пилот) включва аварийните светлини, спира автомобила извън трасето който стои там до завършване на серията. Водачът (пилотът) напуска автомобила по безопасен начин и се изтегля на безопасно място извън трасето.

16.5. Свалянето на каската от водача означава, че е приключил участието си в дадената тренировка, квалификация, полуфинал или финал.

16.6. Всички предмети в купето на автомобила трябва да бъдат здраво закрепени.

16.7. Движението по трасето на Водача (пилота) (по време на тренировките и състезанието), в обратна от указаната посока е забранено и се наказва с изключване от състезанието.

16.8. Допускането на друго лице в автомобила е забранено и се наказва с изключване от състезанието.

16.9. Забранено е умишленото съприкосновение между състезателни автомобили.

При установено такова нарушение, задължително се прави разследване от Рейс Директора и Спортните комисари като се използват всички рапорти на сигналистите, записи от камери и онборд камерите.

При установено нарушение виновния Водач (пилот) се наказва с отстраняване от Етапа. При установено второ нарушение в рамките на един спортен сезон или умишлен удар виновния Водач (пилот) се наказва с лишаване от състезателни права за 12 месеца от Спортните комисари.

Предоставянето на записите от онборд и стационарни камери на Рейс Директора, спортните комисари при поискване е задължително.

16.10. Забранено е изпреварването при подаден жълт флаг.

16.11. Тази забрана важи до линията на показания зелен флаг. След тази линия (зелен флаг) изпреварването е разрешено.

16.12. Водачът (пилотът) е длъжен на откриване на състезанието, на брифинга и на награждаването да се яви със спортен екип и обувки.

16.13. Водачите (пилотите) са длъжни да изпълняват сигналите с флагове и табели подавани от Рейс Директора.

16.14. Всички водачи (пилоти) са длъжни да присъстват на награждаването.

16.15. Използването на система за ограничаване фронталното движение на главата (FHR), „ХАНС е задължително.

17. ПРОТИЧАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЕТО

17.1. Всяко състезание се състои от тренировки, квалификационни маншове, два полуфинали и един финал.

17.2. Автомобилите от различни Дивизии карат разделно. „Жокер Обиколката“ може да се използва по време на тренировките. За всеки пилот, който не е успял да направи поне една пълна обиколка на тренировките, Спортните комисари са тези които ще решават дали да го допуснат до състезанието.

17.3. Всички Водачи (пилоти), които ще участват в състезанието трябва да се наредят в предварителната зона преди стартовата решетка.

17.4. Ако даден Водач (пилот) не може да вземе участие в състезанието той трябва да уведоми, преди старта на етап от състезанието за дадената Дивизия, Отговорника за връзки със състезателите.

Всяко неспазване за това уведомление ще доведе до налагане на наказание по чл.20 от настоящия правилник.

17.5. Тренировки

17.5.1. Свободната и Официалната тренировки са задължителни и се провеждат по отделно за всяка Дивизия. Организаторът определя реда за стартиране в тях.

17.5.2. Свободна тренировка

Организаторът определя броя на обиколките, като те не могат да бъдат по-малко от 4 (четири). Всеки водач (пилот) трябва да направи поне една обиколка.

17.5.3. Официална тренировка

Организаторът определя не по-малко от 4 (четири) обиколки. Всеки Водач (пилот) трябва да има поне една завършена и измерена обиколка. За подреждане в квалификациите се взема най-добрата обиколка.

17.5.4. Водачите (пилоти) стартират в тренировките индивидуално през интервал от 5-6 сек.

17.5.5. Водачите (пилотите) не стартирали в официалната или свободната тренировка могат да бъдат допуснати в квалификациите по изключение и само с решение на Спортните комисари по предложение на Спортния Директор.

17.6. Квалификационни маншове

Провеждат се 3 квалификационни манша от по минимум 4 обиколки, в които участват 4 или 5 автомобили, стартиращи от една линия (виж рисунка 1).

17.6.1. 1-ри Манш: Участниците в манша се подреждат на стартовата решетка на базата класирането от Официалната тренировка.

17.6.2. 2-ри Манш: Участниците в манша се подреждат на стартовата решетка на база класирането в 1-ия Манш.

17.6.3. 3-ти Манш: Участниците в манша се подреждат на стартовата решетка на база класирането в 2-рия Манш.

17.6.4. Стартовата решетка на всеки манш се организира по следния начин:

- Първа серия: 1, 5, 9, 13
- Втора серия: 2, 6, 10, 14
- Трета серия: 3, 7, 11, 15
- Четвърта серия: 4, 8, 12, 16

17.6.5. Всички Квалификационни маншове се измерват, като най-бързият водач от всеки манш получава 1

точка, следващият 2 точки и т.н. Водачът (пилотът) получил най-ниската сума от точки в два квалификационни манша, ще заеме най-добрата позиция във Полуфинал 1. Следващият по ред ще заеме първа позиция в Полуфинал 2 и т.н.

17.6.6. След провеждането на квалификационните маншове се прави Междинно класиране, на база общия брой точки получени от Два квалификационни манша. В случай на равенство между 2 или повече Водачи (пилоти), те се класират на база постигнато най-добро време в един от зачитащите се квалификационни манша.

17.6.7. Междинното класиране служи за присъждане на точки за Нац. Шампионат на първите 16 Водачи (пилоти) по следната схема:

1 - во	16 точки
2 - ро	15 точки
3 - то	14 точки
4 - то	13 точки
5 - то	12 точки
6 - то	11 точки
7 - то	10 точки
8 - то	9 точки
9 - то	8 точки
10 - то	7 точки
11 - то	6 точки
12 - то	5 точки
13 - то	4 точки
14 - то	3 точки
15 - то	2 точки
16 - то	1 точка

17.6.8. По време на всеки квалификационен манш една от Обиколките е „Жокер обиколка“. На Водачите (пилотите), които не са направили „Жокер обиколка“ се налага наказание от 30 сек., а наказанието за тези които са го направили повече от един път ще бъде определено от Спортните комисари на състезанието. Назначат се двама съдии по фактите, които да извършват преброяването на броя обиколки, които правят автомобилите.

17.6.9. През първите 25 м. обозначени с флагове след стартирането в квалификационните маншове Водачите (пилотите) нямат право да променят посоката си на движение.

17.7. Полуфинали и финали

Първите 12 Водачи (пилоти) в Междинното класиране се класират за Полуфиналите. Победителите, както втория и третия от всеки Полуфинал се класират за Финала. За да се проведе Полуфинал е необходимо в него да вземат участие най-малко 8 автомобила (минимум 4 за всеки Полуфинал); в случай, че не се проведат Полуфинали, първите 6 пилоти от Междинното класиране отиват директно на Финал

17.7.1. Всеки Полуфинал се състои от минимум 5 обиколки, в които участват 6 автомобила, стартиращи от 3 линии по 2 автомобила (виж Рисунка 2). Водачите (Пилотите) на 1-ва, 3-та, 5-та, 7-ма, 9-та и 11-та позиция в междинното класиране участват в Полуфинал 1.

Водачите (Пилотите) на 2-ра, 4-та, 6-та, 8-ма, 10-та и 12-та позиция в междинното класиране участват в Полуфинал 2.

17.7.2. Стартовите позиции за всеки Водач (пилот) за всеки Полуфинал ще се определят от тяхното място в междинното класиране.

Водачите (пилотите) нямат право да избират позиции.

17.7.3. От Полуфиналите, точките ще се присъждат само на стартиралите Водачи (пилоти), по следния начин:

1 - во	6 точки
2 - ро	5 точки
3 - то	4 точки
4 - то	3 точки
5 - то	2 точки
6 - то	1 точка

Ако даден Водач (пилот) не е стартирал в Полуфинала (ако автомобила не е могъл да застане на стартовата решетка придвижван с помощта на двигателя си) той се замества от следващия в Междинното класиране, който не се е класирал за Полуфинала. Този (тези) заместник (заместници) ще заеме (заемат) последната (последните) място (места) на стартовата решетка, като останалите Водачи (пилоти) ще се придвижат

напред и ще заемат свободните места оставени от не стартиралите пилоти.

17.7.4. Финалът се състои от минимум 5 обиколки, в които участват 6 автомобиля.

Шестте автомобиля стартират от три стартови линии по 2 автомобиля (виж Рисунка 2).

Изборът на позиции на стартовата решетка на Финалите е оставен на Водачите (пилотите), които ще вземат участие във Финалите. От победителите в полуфиналите приоритет се дава на този постигнал по-добро време в полуфинала.

Същата процедура се прилага за двамата Водачи (пилоти) класирали се на второ място, след това на тези класирали се на трето място.

Ако даден Водач (пилот) не може да вземе участие във Финала (ако автомобиля не е могъл да застане на стартовата решетка придвижван с помощта на двигателя си) той се замества от Полуфиналиста събрал най-много точки, но не се е класирал за Финала. Този (тези) заместник (заместници) ще се подредят на последните позиции в стартовата решетка, като останалите водачи (пилоти) ще се придвижат напред и ще заемат свободните места оставени от не стартиралите водачи (пилоти).

Точки за Финалите ще се присъждат, само на стартиралите Водачи (пилоти), по следния начин:

1 - во	8 точки
2 - ро	5 точки
3 - то	4 точки
4 - то	3 точки
5 - то	2 точки
6 - то	1 точка

17.7.5. Общият брой точки получени от Водача (пилота) за дадено състезание (от междинното класиране, полуфиналите и финалите) се прибавят към точките за НШ. В случай на равенство в крайното класиране на Шампионата Водачите (пилотите) с равен брой точки ще се разделят на база броя на спечелените 1-ви, след това 2-ри, след това 3-ти места И т.н. във Финалите.

При стартиране в трите квалификационни манша Водача (Пилот) получава 10 бонус точки, които се прибавят към общия брой точки получени от състезанието.

17.7.6. Победителят от Финалите се обявява за победител в състезанието. Първите 6 места от крайното класиране в състезанието съответстват на тези от класирането за Финала. Останалите Водачи (пилоти) се класират в зависимост от броя точки получени за състезанието.

17.7.7. Във всеки Полуфинал и Финал трябва да има една „Жокер обиколка“. Пилотите, които не са направили такава обиколка се класират последни в него. Ще има двама съдии по фактите, чиято задача е да отчетат броя на обиколките, които правят автомобилите.

17.7.8. Всеки Водач (пилот) изключен от Полуфинал или Финал, независимо по каква причина, няма да получи никакви точки за тези Полуфинали или Финали. Ако сметнат, че нарушението е грубо Спортните комисари на състезанието могат да наложат тежко наказание, като загуба на точки за НШ.

17.7.9. Инциденти и техн. проблеми

Ако два или повече автомобила напуснат състезанието в същата обиколка, те се класират съобразно мястото, което са заемали когато са прекосили финалната линия за последен път или съобразно тяхното разположение върху стартовата решетка, ако те са напуснали по време на първата обиколка.

18. ФАЛСТАРТ

18.1. Автоматичната система за отчитане на Фалстарт е задължителна. Тя трябва да бъде включена преди да започне стартовата процедура. Тази система се дублира от видео контрол. Всяка стартова линия се контролира от камера поставена на височина и перпендикулярно за да може да заснеме предната част на автомобилите, които се намират на една линия. Срещу всяка камера се поставя дублиращ светлинен сигнал. Кадрите се заснемат с индикация на часа на заснемане и могат да се преглеждат при необходимост на забавен кадър. На всяка линия на решетката се поставят съдии, които да следят за Фалстарт, в случай че автоматизираната система се повреди.

18.2. Необходимо е да се остави толеранс от 12 см +/- 2 между системата за електронно засичане на Фалстарта и автомобила.

18.3. Фалстарт се отчита, когато автомобилът премине стартовата линия преди да се подаде светлинният сигнал. Движение на автомобил в зоната на старта не се смята за Фалстарт, с изключение на случаите в които автомобила премине през стартовата линия преди подаване на светлинният сигнал.

18.4. В случай на Фалстарт светлинния сигнал за старт се блокира автоматично. Подава се мигащ жълт сигнал придружен със звуков, като точното място на пилота направил Фалстарт се посочва на пано видимо от всички Водачи (пилоти) заели местата си на стартовата решетка.

18.5. В случай на Фалстарт всички Водачи (пилоти) се връщат на изходна позиция в решетката и стартовата процедура се повтаря. На Водачите (пилотите), които са направили първи Фалстарт в Квалификациите, се уведомяват за това и им се налага 5 секундно наказание, за Полуфиналите и Финалите се подрежда на последна стартова позиция. Водач (пилот) направил втори Фалстарт по време на един и същи етап от Квалификационните маншове, Полуфиналите и Финалите се класира последен.

19. ЗАКРИТ ПАРК

19.1. Организаторът е длъжен да осигури охраняема зона за **Закрит парк** и площадка за провеждане на заключителен технически преглед. **МИНИМУМ 1 ПОЖАРОГАСИТЕЛ 5кг. И присъствие на маршал за ограничаване на достъпа.**

19.2. Прилага се чл. 3.16 от Общите правила за Раликрос.

19.3. Автомобилите взели участие в Полуфиналите, но не класирали се за Финала се придвижват от Водачите (пилотите) в Закрит Парк, веднага след приключване на Полуфинала. Автомобилите взели участие във Финалите се придвижва от Водачите (пилотите) в Закрит Парк веднага след приключване на Финалната серия. Автомобилите трябва да останат в Закрит Парк най-малко 30 мин. след публикуване временното класиране и до момента на освобождаването им по решение на Спортните комисари на състезанието.

19.4. В зоната на Закрит Парк се забранява – присъствието на Водачи (пилоти), водачи на отбори (АСК), механици, гости и близки, както и извършването на всякакви ремонти по Автомобилите и зареждането им с гориво.

Достъп до Автомобилите имат само служебните лица.

20. НАКАЗАНИЯ

Този списък с примери за наказания не е пълен. Спортните комисари на състезанието са тези, които имат абсолютните права да налагат наказания.

НАРУШЕНИЕ		НАКАЗАНИЕ
1	Заявка за автомобил, който не отговаря на изискванията по регламент	Отказан старт
2	Невалиден лиценз	Отказан старт
3	Отсъствие на разрешение от НСВ (където се изисква)	Отказан старт
4	Неплатена такса участие	Отказан старт
5	Непредставен технически паспорт	Отказан старт
6	Автомобил не отговарящ на мерките за сигурност	Отказан старт
7	Закъсняване при нареждането в стартовата решетка	Отказан старт
8	Не стартиране без уведомление	Глоба 50 лв.
9	Отсъствие на идентификация поставена от техн. комисари	Изключване от състезанието
10	Опасно преместване на контролни маркьори. Пилотиране извън пистата, с цел печелене на време.	За първо нарушение: наказание от 5 сек. Следващо нарушение: черен флаг и подаване на доклад до Спортните комисари, които могат да наложат друго наказание.
11	Фалстарт	
11.1	Квалификации	Първи – 5 сек. Втори – отпадане от тура.

11.2	Полуфинал или Финал	Първи – стартира последен в този Полуфинал или Финал. Втори – класира се последен в този Полуфинал или Финал.
12	Неспазване на флагова сигнализация – Жълт флаг, Черен флаг и Син флаг	Дисквалифициране от дадения манш, Полуфинал или Финал.
13	Екипировката на пилота не отговаря на мерките за сигурност	Отказан старт.
14	Фалшифициране или опит за фалшифициране на идентификационни маркери	Дисквалификация от състезанието
15	Нарушаване на правилата за Закрит парк	Дисквалификация от състезанието
16	Неявяване в Закрит парк	Дисквалификация от състезанието
17	Напускане на закрития парк преди отварянето му.	Дисквалификация от състезанието
18	Не преминаване на „Жокер Обиколката“ (квалификационен манш)	30 сек.
19	Не спазване на чл. 17.6.9	5 сек
20	Не преминаване на „Жокер Обиколката“ (на Полуфинал или Финал)	Наказание в чл. 17.7.7 от настоящия Правилник
21	Неявяване на състезател или пилот на брифинг, церемония по откриване и награждаване.	Съгласно годишната Наредба на АФБ
22	Използване на гориво или гуми различни от разрешените за НШ	Дисквалификация от състезанието
23	Неспазване на ограничението на скоростта в боксовете (чл.3.8.6 от Общите правила и чл. 14.4 от СП)	По 10 лв. на превишен км, като Спортните комисари могат да наложат и по-тежко наказание.
24	Липса на валидно свидетелство за управление.	Отказан старт
25	Незаверен протокол на техническата комисия.	Отказан старт

26	Положителна проба за алкохол над 0,00 промила. Водач (пилот) има право само на една проба.	
26.1	Преди началото на състезанието.	Отказан старт
26.2	По време на състезанието.	Дисквалификация от състезанието
27	Неплатена в срок глоба наложена за нарушение.	Отказан старт
28	Доказана употреба на упойващи вещества	Отказан старт
29	За получаване на чужда помощ на етапи от състезанието	Дисквалификация от Етапа
30	Движението по трасето на водача (по време на състезанието) без състезателен екип и допускането на друго лице в автомобила е забранено.	Дисквалификация от състезанието
31	Нарушение по чл.16.9	Дисквалификация от Етапа
32	На Водачите (пилотите) е забранено да пилотират автомобилите си в посока обратна на тази на състезанието.	Дисквалификация от състезанието
33	Нарушение на чл. 21.2	Дисквалификация от състезанието
34	Приложение 1 – Техн. Правила чл.6.1	Отнемане на 15 точки за едно нарушение, които се приспадат от общия брой точки събрани от пилота в НШ.
35	Приложение 1 – Техн. Правила чл.6.2	Отнемане на 10 точки за едно нарушение, които се приспадат от общия брой точки събрани от пилота в НШ.
36	Приложение 1 – Техн. Правила чл.6.3	Дисквалификация от състезанието
37	Приложение 1 – Техн. Правила чл.2	Дисквалификация от състезанието
38	Приложение 1 – Техн. Правила чл. 21	Отказан старт

Освен гореописаното, Спортните комисари на състезанието, или самите те или по предложение на Рейс Директора, могат да вземат решение по казуси, които не са упоменати в Правилника и да налагат наказания в съответствие с

критериите залегнали в Международния спортен кодекс, Наредбата на АФБ, СП на Шампионата и Допълнителния правилник на състезанието

21. ЗАПИСВАЩА КАМЕРА

21.1. По време на състезанието, всички Водачи (пилоти) трябва **задължително** да инсталират в автомобилите си записваща камера. Отговорност на всеки Водач (пилот) Състезател (АСК) е да набави и инсталира в автомобила камера, така че да са видими пистата и волана. Теглото на камерата се включва в минималното тегло на автомобила.

- Инсталирането трябва да отговаря на следните изисквания:
 - Те не трябва да излизат извън габаритите на купето.
 - В пилотската кабина те (включително техните крепежни елементи) са забранени между вертикалната напречна равнина през най-задната точка на арматурното табло и вертикалната напречна равнина на най-задната точка на седалките на водача/ко-водача.
 - Монтажите трябва да се извършват само чрез завинтване, метална винтова скоба, експресна скоба, метални вложки (Забранено: залепване, двустранна лента, залепващ материал, смукателни устройства и др.).
 - Монтажните елементи трябва да издържат на минимално забавяне от 25 g.
 - Трябва да бъде инсталиран преди техническия преглед.
 - Камерата не трябва да затруднява видимостта на екипажа, излизането или излизането в случай на спешност.

21.2. Карта с памет.

Картата с памет е задължително да бъде форматирана и на нея да присъстват само записи от всички етапи от даденото състезание. Камерите е задължително да бъдат със сверени дата и час. Наказанието за несъответствие на камерата е Дисквалификация от състезанието.

21.3. Задължения на Водач (пилот):

Камерата трябва да е с добре заредени батерии и карта с достатъчна памет за да регистрира цялото състезание. Камерата трябва да започне да работи от момента в който автомобиля влиза на предварителната решетка и не трябва да се изключва преди да се върне в бокса. Длъжностните лица имат право да вземат картата със запис от камерата във всеки един момент от състезанието. Задължение на Водач (пилот), Състезател (АСК) е да подsigури карти за камерата, официалните лица да могат да използват информацията от тях при необходимост. Записите могат да се използват само от Длъжностните лица на НШ и състезанието. За да се избегнат недоразумения, Водач (пилот) Състезател (АСК) не могат да използват записите от камерата за търговски цели, включително за телевизионно излъчване (сателитно, интернет и др.) и всяка форма на интернет използване, реклама, спонсорство или друг вид масово разпространение.

Камерите ще бъдат идентифицирани чрез стикер и трябва да са монтирани в колата по време на Техническия преглед. Закрепването, както и позицията им трябва да бъдат оценени от Техническия комисар.

22. ПОДИУМ, НАГРАЖДАВАНЕ И КУПИ

22.1. Церемонията по награждаването се провежда веднага след Финалите. Първите 3 от завършилите във всяка Дивизия трябва да се явят на награждаването в състезателно облекло.

Неявяване на церемонията по награждаването и/или явяването в неподходящо облекло се наказва с глоба от спортните комисари на състезанието.

22.2. На всяко състезание купи се раздават най-малкото на първите 3-ма от всяка Дивизия.

22.3. Учредява се „Купа Лада“ за първите трима участници с автомобили Лада на база крайното класиране по точки от състезанието. (Отговарящи на Приложение 1 – Технически изисквания чл. 1.3.1).

22.4. Първите трима във всяка от трите категории спечелили награди задължително присъстват на годишното награждаване организирано от АФБ с официално облекло.

23. ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

23.1. Организаторът е длъжен след приключване на последната финална серия да организира церемонията по награждаване на победителите на място подходящо и достъпно за зрителите.

23.2. Организаторът си запазва правото до крайния срок на заявките при възникване на непредвидени обстоятелства да отложи и отмени състезанието, като задължително трябва да се аргументира писмено до АФБ за това си решение.

23.3. Организаторът е длъжен да популяризира мероприятиято пред местните медии и да отпечата и разпространи плакати с мястото и програма на състезанието. Организаторът е длъжен не по-късно от десет дни преди проявата да изпрати плакати в АФБ за разпространение чрез клубовете.

23.4. Организаторът е длъжен в срок определен в наредбата на АФБ за годината да представи в АФБ официалните резултати и документацията на състезанието, на електронен и хартиен носител.

23.5. Организаторът се задължава да постави необходимия брой химически тоалетни .

23.6. Организаторът и/или лицата на които последният е възложил функции във връзка с организацията на състезанието са длъжни да оказват пълно съдействие на лица, с които АФБ се намира в договорни отношения или е възложила

- Спонсори – техните официални лица и представители;
- Медии, журналисти, фоторепортери, акредитирани от АФБ;
- Членове на медийната комисия към АФБ;
- Длъжностни лица към АФБ;

23.7. Организатора е длъжен да осигури автомобили пътна помощ за репатриране на аварирали автомобили, минимум един брой реанимобил с екип и автомобил за бързо реагиране оборудван с необходимата техника (6 бр. Прахови 6 кг. пожарогасители, 2бр. негорими одеяла и техника за рязане и отваряне на катастрофирали автомобили). Екипа на автомобила за бързо реагиране се състои от минимум двама пожарникари, оборудвани със съответното облекло.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 - ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ

До участие в Националния шампионат по Раликрос се допускат само автомобили затворен тип, с валидна, изтекла или несъществуваща хомологация, построени на базата на четириместни серийни автомобили, отговарящи на нормите за сигурност и безопасност посочени в Приложение J.

Шампионатът е отворен за автомобили отговарящи на Техническите изискванията за Раликрос по Дивизиите.

1. ДОПУСТИМИ АВТОМОБИЛИ

1.1. **Дивизия 1:** Туристически (гр. А), серийни (гр. N) и автомобили от Група Е, като всички трябва да отговарят на модификациите упоменати в Приложение J, чл.279.2 и 279.3. С 4 задвижващи колела, атмосферни или турбо двигатели с коригиран обем на двигателя до **3500 см³**.

1.2. **Дивизия 2:** Туристически (гр. А), серийни (гр. N) и автомобили от Група Е, които отговарят на модификациите упоменати в Приложение J, чл.279.2 и 279.3. С предно задвижване, атмосферни до **1600 см³**

1.3. **Дивизия 3:** Туристически (гр. А), серийни (гр. N) и автомобили от Група Е които отговарят на модификациите упоменати в Приложение J, чл.279.2 и 279.3. С задно задвижване, атмосферни до **2000 см³**.

1.3.1. Във връзка с чл. 22.3 „Купа Лада“ - допустимите автомобили са серийно произведени модели ВАЗ (с оригинален двигател ВАЗ).

Технически изисквания Модел ВАЗ:

1. Купе оригинална форма и материал за съответния Модел (размер по спецификация).
2. Таван, капази, предна и задна броня, спойлери и аеро пакет - свободни.
3. Предно (челно стъкло) - оригинално, всички останали-свободни.
4. Окачване – оригинални точки на закрепване и оригинални части.
5. Скоростна кутия - оригинален корпус
6. Заден мост- от всички модификации на ВАЗ произведени до 2000 г.
7. Спирачна система – свободна (съобразена с приложение Ж).

8. Двигател – блок и глава единствено от ВАЗ произведени до 2000 г.
9. Горивна, всмукателна и изпускателна система – свободни (съобразено с приложение Ж).
10. Резервоар – оригинален, FIA, резервоар или от сериен автомобил.
11. Ролбар – по приложение Ж или хомологация за ВАЗ в датата на изтичане на хомологацията.
12. Пожарогасители, ключ маса, куки за теглене и трети стоп по приложение Ж.
13. Акумулатор – свободен както и местоположението.
14. Гуми, колела – свободни.
15. Фланци – свободни по отношение на размер, но захванати неподвижно към главината и изработени по чертеж, посочен от техническата комисия.
16. Кормилно управление - оригинално за модела.
17. Седалки, екипи, бельо, каски и Ханс – хомологирани по изискванията.
18. Ханс и протектори на ролбарите от страната на пилота – задължителни.
19. Колани - минимум 5 точкови.
20. Точки за закрепване на колани и седалки по приложение „J“.
21. Задължителен технически паспорт за всички автомобили. (Процедурата по заснемане общите данни на автомобилите за паспортизиране ще започне от първото състезание от купа Лада).

2. МИНИМАЛНО ТЕГЛО

<i>Кубатура</i>	<i>Тегло</i>
До 1000 см ³	670 кг.
От 1000 см ³ до 1400 см ³	760 кг.
От 1400 см ³ до 1600 см ³	900 кг.
От 1600 см ³ до 2000 см ³	1000 кг.
От 2000 см ³ до 2500 см ³	1030 кг.
От 2500 см ³ до 3000 см ³	1110 кг.
От 3000 см ³ до 3500 см ³	1200 кг.

Това са теглата на автомобилите в трите дивизии. Теглото на автомобила се измерва с Водач (пилот) на борда, заедно с неговата пълна състезателна екипировка, течности и флуиди останали в момента на измерването (Приложение J, чл.279.4).

По време на цялото състезание автомобилите не трябва да с по-малко от допустимото тегло, описано горе.

Употребата на баласт е разрешена при условията на чл. 252-2.2 от общи предписания на Приложение J, но не повече от 2x20кг.

3. ГОРИВО

Горивото да е в съответствие с чл.252.9.1 и чл.252.9.2, бензин или дизел, разпространен в **ТЪРГОВСКАТА** мрежа в **страната** или гориво хомологирано от ФИА.

Всички Водачи (пилоти) са длъжни да използват определеното гориво съгласно Наредбата за организиране и провеждане на автомобилни състезания на АФБ за годината.

Минимум 3 литра гориво трябва да остане в резервоара след всеки етап от състезанието (Приложение J, чл.279.6.5).

4. ПРЕДПАЗНА КЛЕТКА

Монтажа на предпазна клетка е задължителен. Тя трябва да бъде произведена от одобрен от FIA производител и да притежава всички необходими документи.

За национален шампионат клетката трябва да е направена съгласно (черт.253), и тръбите да отговарят на всички изисквания по Приложение J, с приложени сертификати за материала и заварчика.

Странична защита на предпазната клетка трябва да отговаря на черт.253-9, 253-10 и 253-11, задължителна от страната на водача и препоръчителна от двете страни.

Усилване на тавана – задължително е горната част на предпазната клетка да е в съответствие с черт.253-12, 253-13 и 253-14.

Разрешени са само тръби с кръгло сечение. Спецификации на използваните тръби (Приложение J чл.253-8.3.3):

Материал	Мин. издръжливост	Минимални размери (mm)	Utilisation
<p><i>Студено изтеглена безшевна нелегирана въглеродна стомана съдържаща максимум 0,3% въглерод</i></p>	<p>350 N/mm²</p>	<p>45 x 2.5 (1.75"x0.095") или 50 x 2.0 (2.0"x0.083)</p>	<p>Основен ролбар (Чертежи 253-1 et 253-3) или Странични ролбари +заден напречен елемент (Чертеж 253-2)</p>
		<p>38 x 2.5 (1.5"x0.095") или / or 40 x 2.0 (1.6"x0.083")</p>	<p><i>Странични полу-ролбари и други части на клетката (освен ако не е посочено друго в точките по-горе)</i></p>

5. ПРЕДПИСАНИЯ И РАЗРЕШИМИ МОДИФИКАЦИИ, ПРИЛОЖИМИ ЗА АВТОМОБИЛИТЕ

В добавка към предписанията от Приложение J, се прилагат и следните предписания към всички автомобили.

- Шаси-купе

За всички дивизии е разрешено модифицирането на купето с цел неговото усилване и олекотяване, съгласно Чл.255-5.7.1 Приложение J.

Купето може да се модифицира, съгласно чл.279 – според приложените чертежи. Всички размери се отчитат, като за база се взема средата на предния и задния мост на хомологираното купе.

Купето и шасито от серийно производство трябва да бъдат запазени, но първоначалната основна структура може да бъде подсилена в съответствие с чл. 255-5.7.1.

Подсилване на окачената част на шасито и каросерията се допуска при условие, че използваният материал следва оригиналната форма и е в контакт с него.

Никакви компоненти не могат да бъдат монтирани извън оригиналната каросерия.

Материалът, който се ползва в добавка трябва да е черен метал, заварен към купето.

Разрешава се модифициране на тунела при монтаж на катализатор, съгласно чертеж 279-2 Приложение J.

Разрешено е промяната на колесната формула на автомобила.

Забранено е премахването на основни конструктивни и носещи елементи от купето.

Материалът на вратите е свободен, с изключение на този на пилота, като се запазва оригиналната им форма. Пантите и външните дръжки са свободни. Оригиначните брави може да се подменят, но новите трябва да са ефикасни. Запазва се оригиналната врата на водача, като се разрешава премахване на тапицерията. Задните врати може да се заварят. Ключалките и пантите на капаците са свободни, но всеки капак трябва да е фиксиран на четири точки и да може да се отваря отвън. Оригиначните системи за затваряне трябва да се демонтират.

Ако е премахната оригиналната странична защита на пилотската врата, тя трябва да са запълнени с ударо-поглъщаща пяна отговаряща на FIA стандартите.

Забранява се подсилване на конструкциите на броните и праговете!

6. ДВИГАТЕЛИ

6.1 Всеки Водач (пилот) има право да използва по време на състезание от НШ 1 бр. двигател. Двигателят се пломбира или маркира на техническата проверка.

Наказанието за нарушаване на това изискване е отнемане на 15 точки за едно нарушение, които се приспадат от общия брой точки събрани от пилота в НШ.

6.1. Всеки Водач (пилот) може да използва до 2 пломбирани турбокомпресора в едно състезание.

Наказанието за нарушение на това ограничение, т.е. използване на повече от 2 турбо компресора в състезание, ще бъде отнемане на 10 точки за едно нарушение, които се приспадат от общия брой точки събрани от пилота в НШ.

6.2. Всяко разкъсване на пломба трябва да бъде предварително разрешено от Техническите комисари. Неразрешено разкъсване на пломба се наказва с изключване от състезанието. Разкъсването на пломба се счита за използване на

друг двигател или турбо компресор. Техническите комисари имат право да проверяват пломбите по всяко време на състезанието, като в края му могат да демонтират части за проверка на тяхното съответствие. **ВСЕКИ ПИЛОТ/КЛУБ ИМА ЗАДЪЛЖЕНИЕТО ДА ПРЕДСТАВИ АВТОМОБИЛА НА ПРЕДВАРИТЕЛЕН ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕГЛЕД С ПРЕДВАРИТЕЛНО ПОСТАВЕНА ПЛОМБАЖНА ТЕЛ.**

6.3. За втора и трета дивизия, е свободен както оригиналното му разположение предвидено от производителя трябва да се запази. Разрешена е само ротацията му.

6.4. За първа дивизия, това правило може да не се спазва. Местоположението му е свободно, но съобразено с мерките за безопасност описани в Приложение J.

7. ЗАХРАНВАНЕ С ГОРИВО И ВЪЗДУХ

Трябва да е съобразено с мерките за безопасност, описани в Приложение J чл. 253-3.1 и чл. 253-3.2, за всички дивизии. Системата за впръскване на горивото е свободна, разрешава се модифицирането и промяната дебита на инжекторите, но техния брой и местоположение трябва да се запази като оригиналните.

Карбуратора - свободен.

За атмосферни двигатели от 1,2 и 3-та дивизия, потокът на въздуха постъпващ в двигателя трябва да минава само през дроселовата клапа.

За двигатели с принудително пълнене модела на турбокомпресора е свободен.

Всички компресори трябва да са с монтирана ограничителна втулка (рестриктор) с максимален вътрешен диаметър 45мм.

8. ВОДЕН РАДИАТОР

Радиаторът и обемът му са свободни като местоположението му не може да се променя. Разрешава монтаж на допълнителни вентилатори.

Само за Дивизия 1 местоположението е свободно, при условие че не влиза в кабината на пилота.

Площта на отворите за входящ и изходящ въздух не може да надвишава площта на радиатора. Въздуховодите могат да преминават през кабината.

9. ИЗПУСКАТЕЛНА СИСТЕМА И ШУМ

Изпускателната система трябва да включва един или повече заглушители, като през тях трябва да минават всички изгорели газове. Изходът на ауспуха трябва да бъде в задния край на автомобила и не може да излиза от равнината на задната броня, и не трябва да бъде насочен надолу.

ЗАБРАНЕНО е изхода на ауспуха да излиза от страни на автомобила.

Максимално допустимото ниво на шума е 100 dBA. Нивото на шума ще се измерва със Сонометър регулиран на „А“ и „Бавно“, поставен на разстояние 50 см от изпускателния отвор и под ъгъл 45°, при работещ двигател на автомобила на 4500 оборота/мин. (за бензин) и 3500 за дизел, (зоната на замерване се покрива с килимче с размери 1.5 м x 1.5 м). В случаите когато по Наредба на АФБ, стойността е по-ниска от тази определена от ФИА, то тази стойност ще трябва да се запише в Допълнителния правилник и да се разпрати до всички състезатели, достатъчно време преди състезанието. (Приложение J, чл.279.5.10).

10. РЕЗЕРВОАР

Резервоарът може да е оригинален или от друг сериен автомобил, както и да е хомологиран от ФИА, като всички трябва да отговарят на мерките за безопасност описани в Приложения J, чл.253.14.

11. ЧЕЛНИ И СТРАНИЧНИ СЪЪКЛА

Челното стъкло трябва да е само оригиналното за модела на автомобила и да е TRIPLEX.

Страничните и задно стъкло може да са оригинални - SECURIT покрит с фолио. Ако са от поликарбонат, минималната дебелина е задължително да е:

- задно стъкло - минимум 4 мм.
- странично – минимум 2 мм.

Автомобилите с челни стъкла от TRIPLEX, които са повредени до степен, че е нарушена видимостта и има вероятност стъклото да се счупи по време на състезанието, ще бъдат спирани от участие.

Не се разрешава употребата на затъмнено или огледално фолио, стикери и спрей, освен в случаите, описани в Международния спортен кодекс, глава 17, чл.211.

Пластмасовите стъкла не могат да бъдат цветни.

Цветни стъкла се разрешават, само ако са оригинално такива за този автомобил.

12. ЧИСТАЧКИ

Задължителни, като поне една трябва да е работеща, както и работеща система за измиване на стъклата с казанче за вода с обем мин. един литър.

13. ТРАНСМИСИЯ

Забранени са полуавтоматични или автоматични кутии с пневматично или хидравлично управление.

Задължително е наличието на задна скорост. Тракшън контрола е забранен.

Разрешава се преден и заден диференциал с ограничено приплъзване, ако са механични.

„Механичен диференциал с ограничено приплъзване е система, която работи изцяло механично т.е. без помощта на хидравлика или електрически ток”.

При автомобили 4x4 се разрешава добавяне на хидравлична система или вискозен съединител към централния диференциал, за да се ограничи приплъзването, но системата не трябва да позволява регулиране, когато автомобилът е в движение.

14. СПИРАЧКИ

Свободни, двукръгови с управление от един педал за всички колела. В случай на изтичане на течност, педалът трябва да продължи да контролира, поне две колела.

ABS не се разрешава.

Спирачните дискове са свободни но трябва да са от черен метал.

Ръчната спирачка е задължителна и трябва да действа на две задни или две предни колела.

15. УПРАВЛЕНИЕ

Системата за управление и нейното разположение са свободни, но се разрешава само директна връзка към управляваните колела.

Стеблото на кормилото трябва да е с пасивна защита от сериен автомобил.

Забранява се допълнително заваряване по оста на управлението.

Забранено е управлението на четирите колела.

16. ОКАЧВАНЕ

Автомобилите не трябва да са с твърдо окачване. Методът на работа и конструкцията са свободни.

Пружиниращата среда може да се състои не само от болтове преминаващи през еластични втулки или тампони, но и през такива запълнени с флуид.

Трябва да има движение на колелата, осигурено от гъвкавостта на точките на окачването.

Забранява се употребата на активно окачване. Хромирани стоманени носачи са забранени.

Всички детайли на окачването трябва да са изработени от хомогенен метал.

Хидропневматичните системи са разрешени, при условие че нямат активен контрол.

17. КОЛЕЛА И ГУМИ

За всички дивизии колелото комплект (фланец, джантата и надута гума) не трябва да бъде по-широк от 250мм., измерено в не натоварената част на гумата.

Задължително е фланецът да бъде закрепен неподвижно към главина или джантата.

Максималния размер джантата е 18"

Забранено е използването на:

- Гуми от мотоциклети и АТВ
- Гуми от селскостопански и други машини с нисък скоростен и теглови индекс
- Гуми слик - Ръчно нарязани

Забранено е използването на всякакви средства за предварително загряване или поддържане на температура на гумите.

Разрешават се също и такива предлагани в търговската мрежа одобрени за движение по Републиканската пътна мрежа, със съответната маркировка.

Проверки на гумите за маркировка и индикация ще се извършва по време на цялото състезание.

18. БРОНИ

Материалът на броните не може да се променя, той остава същия както на базовия модел. Предпазните елементи абсорбиращи удар, разположени между броните и шасито трябва да са запазени. Могат да се направят отвори за охлаждане в бронята, но тези отвори да не нарушават целостта на бронята, и тяхната обща площ да не надвишава 2500 см².

Куките са задължителни отпред и отзад на автомобила и не трябва да излизат от най-външната част на бронята.

19. КАЛОБРАНИ

Калобраните са задължителни за четирите колела и отговарящи на Чл.279.3.4 от Приложение J.

20. ПРЕДПАЗНИ ЕЛЕМЕНТИ ПОД АВТОМОБИЛА

Разрешено е използването на предпазни елементи (протекция) под автомобила с цел защита на следните части:

- Двигател
- Радиатори
- Окачване
- Скоростна кутия
- Резервоар
- Трансмисия
- Изпускателна система

Защитите могат да бъдат изработени от стомана с минимална дебелина 2мм., от алуминий или композитни материали (карбон, кевлар и др.) с минимална дебелина 4мм. Те могат да се простират по цялата ширина на предната броня само в областта от нейното начало, до оста на предните колела. В всички останали случай протекторите трябва да са с размерите на защитения агрегат. Това не важи за автомобили с хомологирана протекция. Те трябва да са демонтируеми по всяко време и да не намаляват просвета под автомобила.

21. ЗАДНИ СВЕТЛИНИ

Задните светлини да отговарят на чл.279.11.5 от Приложение J.

Всички автомобили трябва да имат две червени задни светлини, тип усилен габарит за мъгла (минималната светеща повърхност за едната - 60cm², минималната мощност на крушките - 21W) или осветителни тела, одобрени от ФИА (технически лист №19), които работят когато се натиснат спирачките на автомобила.

Телата трябва да бъдат разположени симетрично по отношение на надлъжната ос на автомобила и в една напречна равнина. Те трябва да бъдат разположени между 0.7м и 1.5м от земята и да бъдат видими отзад и да могат да се виждат от следващите Водачи (Пилоти) в нормално седнало положение.

В допълнение към споменатите по-горе две задни спирачни светлини, трябва да има една аварийна червена светлина, обърната назад, с крушка 21 вата (макс. 30 вата). Осветената площ на тази светлина не трябва да надвишава 70 cm², но трябва да бъде по-голяма от 60 cm². Тя трябва:

- да бъде разположена в средната линия на превозното средство.
- да бъде включена във всички тренировки, квалификации, полуфинали и финали
- да е включена непрекъснато когато запалването и включено.

Двете външни светлини трябва да работят като стоп светлини, средната служи като предупредителна светлина, когато видимостта е ограничена.

Като алтернатива на гореспоменатите осветителни тела също са разрешени ясно разпознаваеми червени LED осветителни тела. Те трябва да бъдат оборудвани с най-малко 60 диода на повърхност най-малко 50 cm² и / или да имат стандарта ESE.

22. ВЪНШНИ СВЕТЛИНИ

Външните светлини да отговарят на чл.279.2.10 Приложение J

Могат да бъдат демонтирани, като отворите на техните места трябва да се затварят в съответствие с предписанията на чл.279.2.1. Могат да се направят отвори за охлаждане с максимална площ 30cm² всеки.

23. ГЛАВЕН ПРЕКЪСВАЧ – (КЛЮЧ МАСА)

Ключ масата да отговаря на чл.253.13 Приложение J.

Прекъсвача трябва да прекъсва всички електрически вериги (акумулатор, генератор, светлини, запалване, захранване на електронни блокове за управление и т.н) и задължително да спира работата на двигателя.

За дизелови двигатели без електронно управление на дюзите, прекъсваща трябва да е съчетан с клапан спиращ притока на гориво.

Прекъсвача трябва да е със защита от искрене и да бъде монтиран отвън и отвътре.

Отвън се поставя в горната част непосредствено пред долния край на обзорното стъкло, означена с стикер с площ най-малко 12 см. представляващ червена стрелка на бял фон. Отговарящи на нормите за сигурност и безопасност в Приложение J.

ТРЯБВА ДА СИ Е В ОТДЕЛНА ТОЧКА:

Задължително е ползването на ръчен пожарогасител с минимално количество на активното вещество 2 кг.

Всички пожарогасители трябва да бъдат закрепени по такъв начин, че да издържат на ускорение от 25 g (около 75 kg за контейнери с тегло 2 kg, около 160 kg за контейнери от 4 kg) във всяка посока.

Закрепването на преносимите контейнери за пожарогасители трябва да се извърши с две метални ленти на контейнер с метални бързо задействащи се крепежни елементи и да се позволи бързо освобождаване на контейнера. (В надлъжна посока на контейнера за гасене, те трябва винаги да бъдат закрепени с така наречения анти-торпедодържач. Този държач може да бъде пропуснат, ако е налице напр. тунела или ръб на пода на купето).

Препоръчително е използването на пожарна система в автомобилите.

24. СЕДАЛКИ И КОЛАНИ

Седалките и коланите трябва да са с хомологация и да отговарят на FIA стандартите и разпоредбите на АФБ за съответната година. Трябва да бъдат в добър външен вид.

Всякакви модификации по тях са забранени.

Коланите трябва да бъдат задължително шест-точкови в съответствие с Чл.253-6 от Приложение J. Двата раменни колана трябва да имат отделни точки за закрепване. **(ВСИЧКИ ШЕСТ ТОЧКИ ТРЯБВА ДА СА ОТДЕЛНИ! ТОЧКИТЕ НА ЗАКРЕПВАНЕ НА КОЛАНИТЕ НА ХАНША И НА БЕДРАТА НЕ ТРЯБВА ДА СА СВЪРЗАНИ С КОНСТРУКЦИЯТА НОСЕЩА СЕДАЛКАТА!)**

Закрепване на седалките:

Скрепителните елементи трябва да са закрепени към конструктивен елемент на купето, най-малко на четири монтажни точки с болтове с минимален диаметър 8 мм и подложни планки, съгласно чертеж 253-65 Приложение J. Минималната контактна повърхност на една монтажна точка е 40 см². Ако се използват системи за бързо освобождаване, то ключалките им трябва да издържат на 18000 N вертикално и хоризонтално усилие, прилагано поотделно.

Ако се ползват релси за регулиране на положението, то те трябва да са или оригиналните на колата, или хомологираните със седалката.

Седалката трябва да е закрепена на четири точки – две отпред и две отзад, като се използват болтове с минимален диаметър 8 мм и усилвания, вградени в конструкцията на седалката. Всяка монтажна точка трябва да издържа на усилие 15000 N, приложено в която и да е посока.

Минималната дебелина на Скрепителните елементи е 3 мм за стомана и 5 мм. за леки сплави.

Седалки:

Трябва да отговарят на ФИА стандарт 8855-1999, 8862-2009, 8855-2021

Технически лист 12 СЕДАЛКИ ХОМОЛОГИРОНИ НА БАЗАТА НА ФИА СТАНДАРТ 8855-1999

FIA 8855-1999 – лимитът за използване е 5 години от датата на производство, посочена на етикета на производителя, възможни са още две години, но те трябва да са одобрени от производителя и посочени от него на отделен стикер върху седалката. (ТЛ 12);

Технически лист 40 и 91 НОВИ МОДЕЛИ СЪЗТЕЗАТЕЛНИ СЕДАЛКИ ХОМОЛОГИРАНИ ПО FIA СТАНДАРТ 8862-2009 И 8855-2021

FIA 8855-2021 - лимитът за използване е 10 години от датата на производство. Задължително условие е ползването на хомологираните основи за закрепване на седалката. (ТЛ 91). Използването на основи, хомологирани със седалката в съответствие с Техническия списък № 91, е задължително;

FIA 8862-2009 - лимитът за използване е 10 години от датата на производство. Задължително условие е ползването на хомологираните основи за закрепване на седалката; (ТЛ 40).

ВАЛИДНОСТТА НА ХОМОЛОГАЦИИТЕ НА СЕДАЛКИТЕ В СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ АВТОМОБИЛИ СЕ УДЪЛЖАВА С 5 ГОДИНИ ОТ ДАТАТА НА ИЗТИЧАНЕ НА ХОМОЛОГАЦИЯТА ПРИ ДОБЪР ВЪНШЕН ВИД И АКО АВТОМОБИЛЪТ НЕ Е ИМАЛ ИНЦИДЕНТ.

АВТОМОБИЛИ, ХОМОЛОГИРАНИ СЛЕД 01.01.2022 СА ЗАДЪЛЖИТЕЛНО СЪС СЕДАЛКИ ПО СТАНДАРТИ 8862-2009 ИЛИ 8855-2021

Колани

Изисква се FIA хомологиран 6-точков колан, отговарящ на FIA стандарт 8853-98, 8854-98 или 8853-2016

Технически лист 24 КОЛАНИ ХОМОЛОГИРАНИ ПО FIA СТАНДАРТ 8853-98 И 8854-98

Могат да се ползват до 31.12.2022.

Технически лист 57 КОЛАНИ ХОМОЛОГИРАНИ ПО FIA СТАНДАРТ 8853-2016

Препоръчителни за всички, задължителни от 01.01.2023.

ВАЛИДНОСТТА НА ХОМОЛОГАЦИИТЕ НА КОЛАНИТЕ Е СПОРЕД ТЛ.24 И ТЛ. 57

25. КАСКИ

HANS® Каски - Разрешени са само каски за използване със защитни системи на главата (напр. HANS®), маркирани със съответния етикет, изброени в **Технически лист 25**.

ВАЛИДНОСТТА НА ХОМОЛОГАЦИИТЕ Е СПОРЕД ТЛ 25.

За повече информация по **Технически лист 25**:
www.rxbg.eu

26. ЗАЩИТНО ОБЛЕКЛО

Предпазното облекло трябва да отговаря на стандартите на ФИА 8856-2000 и 8856-2018.

Технически лист 27 ЗАЩИТНО ОБЛЕКЛО ЗА ПИЛОТИ ХОМОЛОГИРАНО ПО ФИА СТАНАДАРТ 8856-2000

Технически лист 74 ЗАЩИТНО ОБЛЕКЛО ЗА ПИЛОТИ ХОМОЛОГИРАНО ПО ФИА СТАНАДАРТ 8856-2018

ВАЛИДНОСТТА НА ХОМОЛОГАЦИИТЕ СЕ УДЪЛЖАВА С 5 ГОДИНИ.

За повече информация по **Технически лист 27 и 74**:
www.rxbg.eu

27. СИСТЕМА ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ ФРОНТАЛНОТО ДВИЖЕНИЕ НА ГЛАВАТА (FHR), „ХАНС“

Системата за ограничаване фронталното движение на главата (FHR), „ХАНС“ е задължителна.

Трябва да отговарят на ФИА стандарт 8858-2002 или 8858-2010

Технически лист 29 СПИСЪК НА ОДОБРЕНИТЕ ФИА СИСТЕМИ ЗА ограничаване фронталното движение на главата (FHR) ПО СТАНДАРТА НА FIA 8858-2010

Технически лист 36 СПИСЪК НА ОДОБРЕНИТЕ СИСТЕМИ ЗА ЗАЩИТА НА ГЛАВАТА И ВРАТА (FHR)

За повече информация по Технически лист 29 и 36:
www.rxbg.eu

ВАЛИДНОСТТА НА ХОМОЛОГАЦИАТА СЕ УДЪЛЖАВА С 5 ГОДИНИ.

28. Технически прегледи

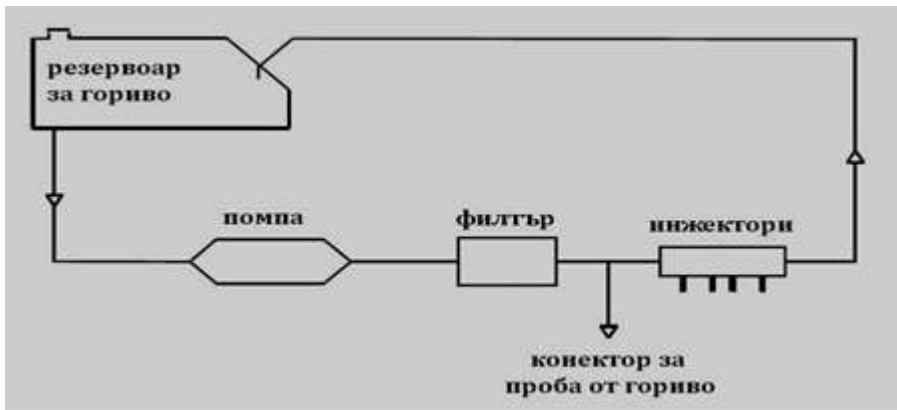
Автомобилите явяващи се на технически преглед трябва задължително да отговарят на следните изисквания:

- Автомобила да се представи в добър външен вид (почистен отвън и отвътре, без омасляване и течове и т.н.).
- Автомобила се представя със свалени предпазни кори на двигател, скорости и диференциали.
- Агрегатите които е необходимо да се пломбират, да са с прекарана пломбажна тел по начин възпрепятстващ тяхното частично или пълно разглобяване.
- Турбокомпресорите с монтиран рестриктор трябва да са с прекарана пломбажна тел по начин описан на фиг. 1.
- Екипажите явяващи се на технически преглед трябва да представят Хомологационен фиш за съответния автомобил, технически паспорт на автомобила, състезателни екипи и бельо, каски, **система за ограничаване фронталното движение на главата (FHR)**, и всички други необходими документи относно (ролбар, пожарна система и др.) .
- Автомобилите се представят на техническия преглед с гуми и джанти които ще бъдат използвани по време на състезанието.
- Автомобилите да се представят на технически преглед, лично от водача или от упълномощено от него лице и 2-ма механици максимум.

Метод за пломбиране на турбокомпресори с рестриктор в съответствие с Приложение Ж член 254.4 и 254.6.1

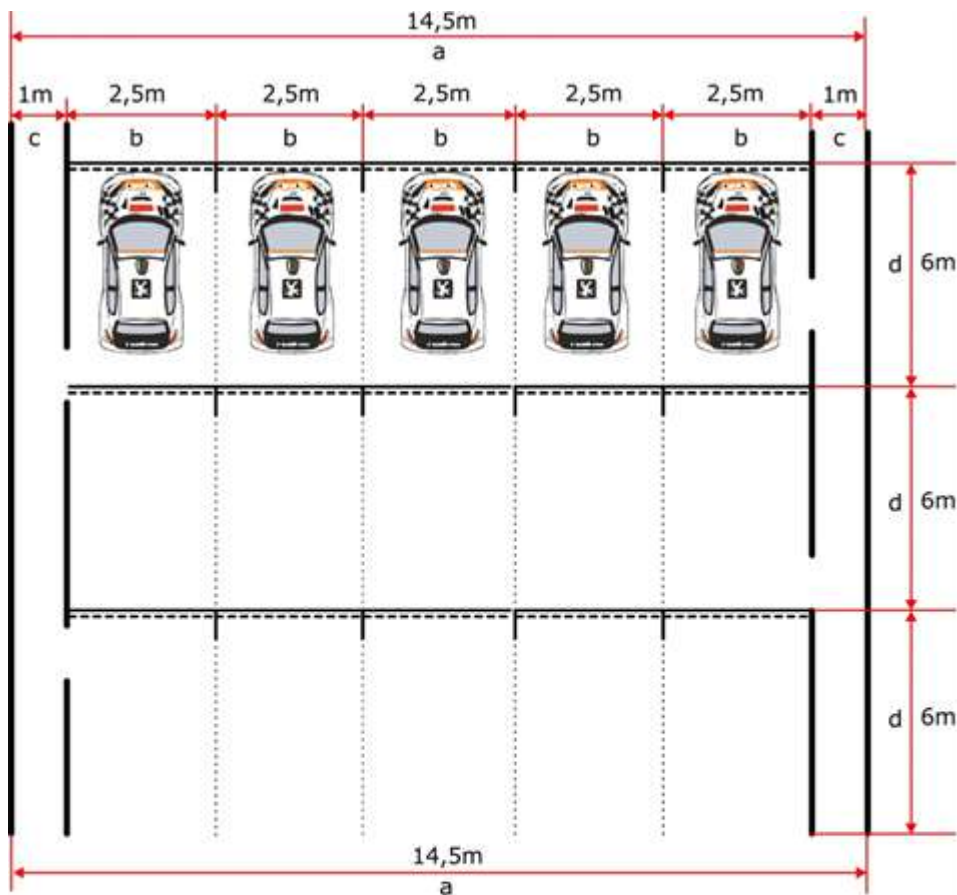


Всички автомобили участващи в националните шампионати задължително трябва да бъдат с монтирани конектори за взимане на проба от горивото по приложената схема:



Технически лист 5 – СПИСЪК НА КОНЕКТОРИ ЗА ВЗЕМАНЕ НА ПРОБИ ГОРИВО

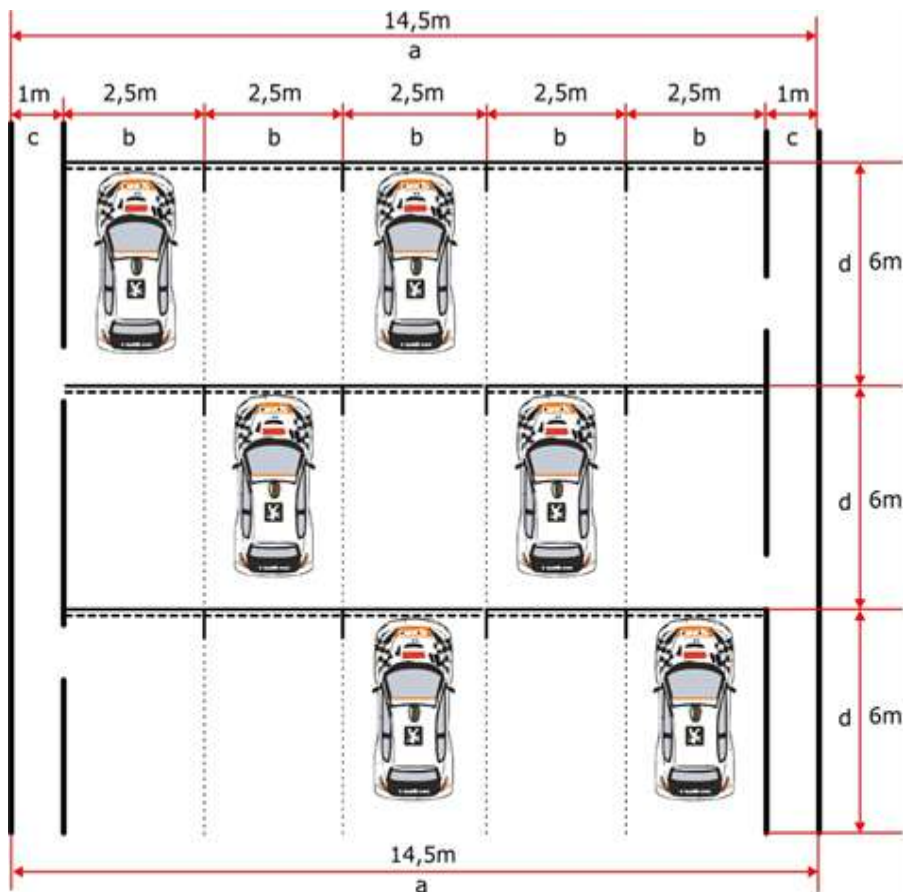
ПРИЛОЖЕНИЕ 3 – РИСУНКА 1 – КВАЛИФИКАЦИОННИ МАНШОВЕ



- a. 14,5m (минимална ширина на мрежата)
- b. 2.5m (широчина на стартовото пространство на автомобила)
- c. 1m (минимално разстояние до края на пистата)
- d. 6m (дължина на стартовото пространство за автомобил)

Раположението на първата позиция в решетката се определя от особеностите на пистата и се описва в Допълнителния правилник на състезанието.

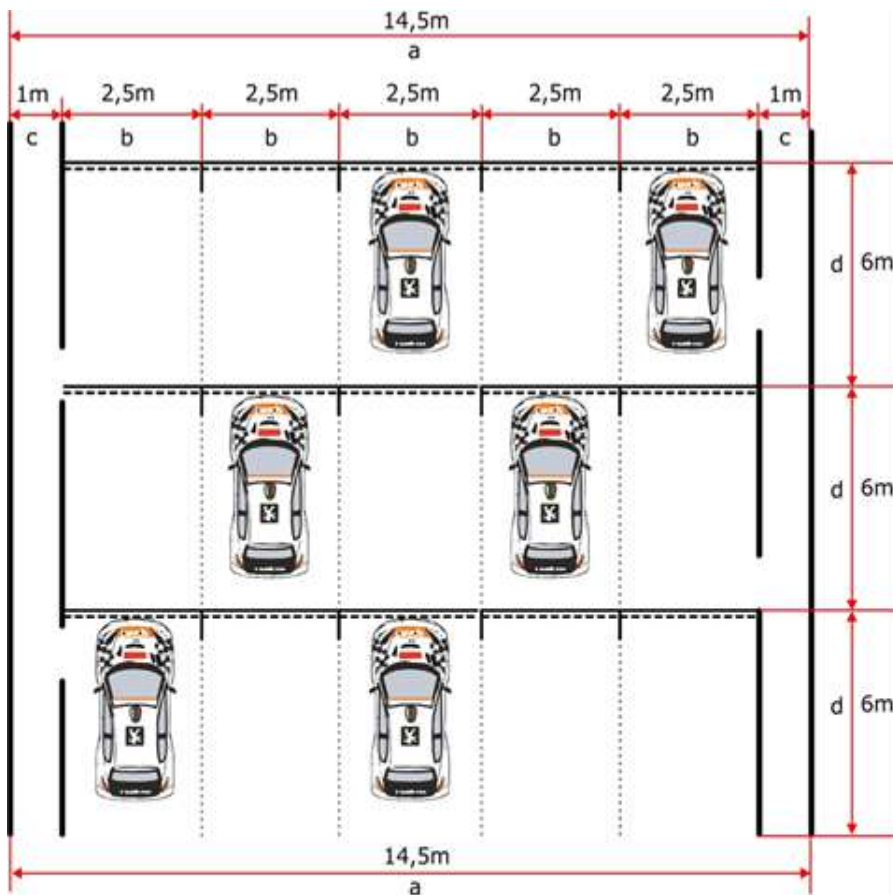
ПРИЛОЖЕНИЕ 4 – РИСУНКА 2 – ПОЛУФИНАЛИ И ФИНАЛИ



- a. 14,5m (минимална ширина на мрежата)
- b. 2,5m (широчина на стартовото пространство на автомобила)
- c. 1m (минимално разстояние до края на пистата)
- d. 6m (дължина на стартовото пространство за автомобил)

Разположението на първата позиция в решетката се определя от особеностите на пистата и се описва в Допълнителния правилник на състезанието.

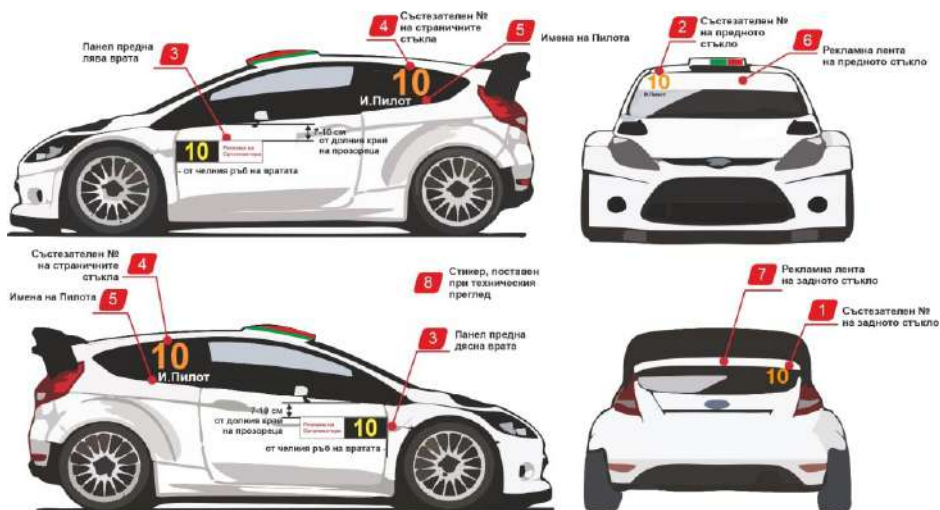
Или



- a. 14,5m (минимална ширина на мрежата)
- b. 2.5m (широчина на стартовото пространство на автомобила)
- c. 1m (минимално разстояние до края на пистата)
- d. 6m (дължина на стартовото пространство за автомобил)

Реположението на първата позиция в решетката се определя от особеностите на пистата и се описва в Допълнителния правилник на състезанието.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5 – РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА СЪСТЕЗАТЕЛНИТЕ НОМЕРА



№	Име	Размери и указания	Описание
1 2	Състезателен № на предното и задното стъкло	- Шрифт - Helvetica - Височина на шрифта - 14 см - Широчина на шрифта - 2 см - Цвят - Флуоресцентен оранжев (PMS 804)	
3	Панели предни врати Лява и дясна врата	67 x 17 cm - Шрифт - класически Arial - Основа - черен мат - Височина на шрифта - 14 см - Широчина на шрифта - 2 см - Цвят - Флуоресцентен жълт (PMS 803) - Бял кант - 1 см - 7-10 см от долния край на прозореца - хоризонтално от челния ръб на вратата, като № е отпред - Реклама на Организатора	
4	Състезателен № на страничните стъкла	- Шрифт - класически Arial - Височина на шрифта - 20 см - Широчина на шрифта - 2,5 см - Цвят - Флуоресцентен оранжев (PMS 804)	
5	Имена на Пилота	- Шрифт - класически Arial - Височина на шрифта - до 10 см (на главните букви) - Цвят - Бял - Име: Само Първата буква - голяма - Фамилия: Първата буква - голяма, останалите малки - На прозрачен фон - Като не пречи на състезателния №	
6	Лента на предното стъкло с рекламна цел	- Височина до 20 см, на цялата ширина на предното стъкло - Буквите са с размер - височина 8 см и дебелина 1 см - При положение, че не пречи на водача	
7	Лента на задното стъкло с рекламна цел	- Височина 10 см, на цялата ширина на задното стъкло - При положение, че не пречи на водача	
8	Стикер, поставен при техническия преглед	8 x 6 cm - Поставен на видно място на автомобила	

ПРИЛОЖЕНИЕ 6 – СИГНАЛИЗАЦИЯ С ФЛАГОВЕ



Национален флаг - За стартиране на състезанието, когато това се осъществява ръчно.



Червен флаг - За незабавно спиране на състезанието



Зелен флаг - Свободно трасе. Може да се ползва за старт.



Жълт флаг - Знак за опасност в отсечката която следва. При подаден жълт флаг – изпреварването е забранено.



Син флаг - Предупреждава се водача, че ще бъде изпреварен от по-бързо движещ се автомобил.



Жълт флаг с два черни диагонала – последна обиколка.



Черно-бял кариран флаг - Финал.




Черно/бял флаг заедно със състезателен номер означава, че пилота чийто номер е показан ще бъде подложен на анкета (разследване).



Черен флаг - Този флаг се показва на водача, че трябва да спре в бокса и да си отстрани повредата. Флагът се показва не повече от две последователни обиколки. Той се показва без да се размахва и в комбинация от черна табела с бели цифри на номера за който се отнася. Ако водача не се съобрази с изискването на флага по каквито и да е причини се дисквалифицира от дадения квалификационен манш, полуфинал или финал.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7 – ИНДИВИДУАЛНА ЗАЯВКА

	Организатор:	Дивизия	Съст. №
---	--------------	---------	---------

ЗАЯВКА

за участие в кръг от националния шампионат по Раликрос.

Заявявам участие в „КУПА ЛАДА“ (само за Дивизия 3)

Водач (Пилот)	<p>От Участник (АСК): (Автомобилен спортен клуб)</p> <p>Водач (Пилот): (име, презиме, фамилия)</p> <p>Тел. №:</p> <p>Лиценз № *:</p> <p>Застраховка №:</p>
---------------	--

Автомобил	<p>Марка:</p> <p>Модел: Кубатура:.....</p> <p>Двигател марка:</p>
-----------	---

* **Забележка:** Номера на лицензът може да бъде попълнен и след подаването на заявката – преди или по време на административния преглед. Попълнената заявка се изпраща по email на организатора.

За да бъде тази заявка валидна, същата трябва да бъде придружена от такса за участие, документ за банков превод на пълната сума.

Долуподписаните Участник (АСК) и Водач (Пилот) декларираме, че са ни известни разпоредбите на МСК, Специалния правилник, Наредбата на АФБ и Допълнителния правилник за провеждане на състезанието, с което се задължаваме стриктно да ги спазваме и приемаме условията на Организатора!

Дата:

Място:

Участник (АСК):
(подпис и печат)

Водач (Пилот):
(подпис)

Настоящия правилник е утвърден от Управителния Съвет на АФБ и влиза в сила от 01.01.2022