

Правила соревнований по автомобильному триалу

Содержание:

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ. 2
 2. ДИСЦИПЛИНА 1: ТРИАЛ 3
 - 2.1. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ 3
 - 2.2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ; 4
 - 2.3. ОБЩИЕ ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ " 6
 3. ДИСЦИПЛИНА 2: КАРУСЕЛЬНАЯ ГОНКА 7
 - 3.1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ 7
 - 3.2. ТРАССА 8
 4. ДИСЦИПЛИНА 3: ПАРАЛЛЕЛЬНАЯ ГОНКА 9
 - 4.1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ 9
 - 4.2. ТРАССА 9
- ПРИЛОЖЕНИЕ 1 К ПРАВИЛАМ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРИАЛУ 10
1. ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ. 10
 2. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ 10
 1. Общие положения.

1.1. Автомобильный триал - это соревнования по технике и скорости вождения легковых полноприводных автомобилей по пересеченной местности и преодолению естественных и искусственных препятствий. Соревнования включают в себя несколько различных дисциплин, объединенных системой зачета. Все особенности и частные условия соревнований, система зачета и др., не оговоренные данными Правилами, устанавливаются Регламентом соревнований.

1.2. Участники. К участию в соревнованиях допускаются любые юридические или физические лица, имеющие установленные регламентом регистрационные удостоверения и документы.

1.3. Экипаж. Экипаж автомобиля состоит из двух человек, регистрируемых как водитель и штурман, имеющих установленные Регламентом регистрационные удостоверения и документы. Члены экипажа имеют право выступать на соревновании (либо этапе, в случае многоэтапных соревнований) только в составе одного экипажа и в одной зачетной категории автомобилей.

1.4. Команда. В случае проведения командного зачета, состав команды, возможность замен, особенности зачета определяются регламентом.

1.5. Автомобили. К соревнованиям допускаются серийные грузовые и легковые автомобили, разделенные на зачетные категории и подготовленные в соответствии с "Классификацией и техническими требованиями к автомобилям, участвующим в соревнованиях по триалу" (КиТТ).

2. Дисциплина 1: Триал

2.1. Основные определения

2.1.1. **"Триал"** - это соревнования по технике вождения, в которых фактором, определяющим результат, является не скорость и время, а точность прохождения трассы.

2.1.2. **"Трасса"** триала представляет собой серию специальных секций, обозначенных ограничительной лентой, въездными и выездными воротами. Задачей экипажа является проехать секцию в отведенный лимит времени, набрав при этом минимальное количество штрафных очков. Маршрут движения по секции каждый экипаж определяет самостоятельно.

2.1.3. Тренировки на трассе триала не проводятся. Ознакомление с трассой может производиться только пешим способом и только до начала заездов. Организатор обязан обеспечить необходимые меры безопасности на трассе и организовать безопасное размещение зрителей рядом с секциями соревнований. Для этого рекомендуется в опасных местах устанавливать двойное ограждение секций.

2.1.4. **"Секция"** - территория ограниченная естественными или искусственными ограждениями, имеющая естественные и искусственные препятствия. В качестве искусственного ограждения используется ограничительная лента. Установленные в секции ворота или дополнительное ограждение также являются препятствиями. Въездные и выездные ворота секций обозначаются табличками с последовательными номерами. Номер въездных ворот является номером секции.

2.1.5. **"Ворота"** - пространство между двумя вертикальными штангами высотой около 1,2 м, ограничивающее коридор для проезда через них автомобиля. Ширина ворот не регламентируется и устанавливается организатором при подготовке трассы. Специальная маркировка цветом на одной из штанг определяет правильное направление движения автомобиля при прохождении ворот: штанга, имеющая цветную маркировку, должна остаться слева по ходу движения автомобиля. Принята следующая цветовая маркировка ворот по категориям:

" В1 триал, В1 спринт – красный

" В2 триал, В2 спринт - желтый.

Ворота считаются существующими только при наличии двух стоящих штанг. (Допускается наклон штанги (штанг) возникший в результате касания ее автомобилем, либо в результате подвижки грунта). В случае, если ворота внутри секции не пронумерованы, их можно проходить в произвольной последовательности. Вся территория внутри ограждения секции может использоваться для маневрирования.

"Створ ворот" - условная линия, связывающая две штанги ворот или точки на грунте, в которые были изначально установлены штанги.

"Лимит времени" - предельный отрезок времени, установленный судейской коллегией экипажам для проезда секции.

2.1.5. **"Старт в секции"** - пересечение любой точкой контура автомобиля створа въездных ворот. Старт производится с места.

Старт выполняется по команде судьи на дистанции. С момента старта начинается отсчет лимита времени для экипажа в данной секции.

2.1.6. **"Финиш в секции"** - пересечение последней точкой контура автомобиля створа выездных ворот. В момент финиша выключается отсчет лимита времени для экипажа в данной секции.

2.2 Определение результатов;

2.2.1. За различные неточности и нарушения, допущенные экипажем во время движения в секции, начисляются штрафные очки;

1 - остановка автомобиля от 15 секунд до 3 минут

3 - откат более 10 см или изменение направления движения

8 - касание штанги ворот

20 - наезд или повреждение штанги ворот

40 - за прохождение ворот в неправильном направлении

" за повторное прохождение ворот

" за прохождение ворот, установленных для другой категории

" за касание штанги ворот из кабины водителя

60 - за каждые не пройденные ворота

40 + 60 x (количество не пройденных ворот) и отстранение экипажа по команде судьи от дальнейшего выполнения задания в секции при:

" отказе в секции

" остановке более 3 минут

" совершении более 6 изменений направления движения между прохождением двух ворот

" выезде за пределы секции или разрыве ограждения

" превышении лимита времени для данной секции

2.2.2. Штрафные очки, начисленные экипажу за все нарушения при проезде секции, в том числе и неоднократные, суммируются и являются результатом в данной секции. Для каждой секции определяется максимально возможное количество штрафных очков, которое рассчитывается по следующей формуле: $40 + 60 \times \text{количество ворот в секции}$, (учитывая въездные и выездные. В случае, если сумма штрафных очков, начисленных за отдельные нарушения, превысит максимально возможное количество штрафных очков для данной секции, экипажу начисляется штраф, равный максимальному. Каждый экипаж имеет возможность отказаться от прохождения любой секции и любых ворот, за что начисляются соответствующие штрафные очки.

2.2.3. **"Остановка"** - преднамеренное или вынужденное полное прекращение движения автомобиля. В случае остановки на время более 3 минут, судья отстраняет экипаж и начисляет соответствующие очки. По аналогии со сменой направления движения, движением прекращающим 3-минутный простой считается движение на расстояние большее 10см.

2.2.4. **"Изменение направления движения" ("откат")** - преднамеренное или вынужденное изменение направления движения автомобиля (вперед или назад) на расстояние более 10 см. Для сочлененных транспортных средств изменением направления движения или откатом считается движение в противоположном от первоначального [направлении хотя бы одной ведущей оси. Поворот или разворот на месте с использованием скользкого грунта или уклона не считается изменением направления, если при этом не произошло отката или соскальзывания в противоположную от первоначального направления движения сторону. Если при маневрировании автомобиль продолжает движение после включения реверсивной передачи, то это расценивается как изменение направления движения. Между последовательным прохождением двух любых ворот допускается произвести не более 6-ти [изменений направления движения (откатов). Прохождение ворот, предназначенных для другой категории, ворот в неправильном направлении и повторное прохождение ворот позволяет после этого делать еще 6 изменений до прохождения следующих ворот.

2.2.5. **"Касание штанги ворот"**- касание какой-либо частью автомобиля штанги ворот, которое не приводит к падению штанги. В случае нескольких касаний одной стороной автомобиля штанги ворот при движении в одном направлении засчитывается только одно касание. При изменении направления движения и повторных касаниях засчитывается новое касание. Если повторное касание без изменения направления движения приводит к падению штанги, то начисляется штраф только за наезд. Если падение произошло после изменения направления движения, начисляются оба штрафа - за касание и наезд. Любой предмет, находящийся на автомобиле (ветка, грязь), рассматривается как его часть.

2.2.6. **"Наезд или повреждение штанги ворот"** - падение штанги ворот на грунт, вызванное касанием, и (или) поломка штанги из-за наезда на нее любой частью автомобиля. В момент падения штанги ворота перестают существовать как препятствие для прохождения. За наезд и повреждение штанги даже в случае повторного наезда, штраф начисляется только однократно. Падение штанги вследствие подвижки грунта или препятствия без контакта автомобиля и штанги ворот не штрафуются.

2.2.7. **"Прохождение ворот"** - проезд автомобиля через створ ворот при соблюдении следующих условий:

- а) первая по ходу движения ось автомобиля должна пересечь створ ворот;
- б) как минимум все колеса одного из бортов автомобиля должны пересечь створ ворот;
- в) весь контур автомобиля должен выйти за створ ворот,
- г) ворота должны быть пройдены в правильном направлении (см. п. 2.1.4)

При несоблюдении хотя бы одного из условий ворота считаются не пройденными. В случае наезда и падения одной из двух штанг ранее, чем створ пересекет центры обоих колес первой по ходу движения оси автомобиля, ворота считаются более не существующими и не пройденными. Прохождение ворот в неправильном направлении, повторно, или ворот, не предназначенных для данной категории, штрафуются.

2.2.8. **"Отказ в секции"** - отказ экипажа от дальнейшего движения в секции и уведомление об этом судьи. Отказ от старта в секции влечет за собой начисление максимального штрафа в данной секции.

2.2.9. **"Выезд за пределы секции или разрыв ограждения"** - Ограничитель секции (лента) рассматривается судьями как ломаная вертикальная плоскость между каждыми двумя штангами ограничителя, пересечение которой любым элементом автомобиля оценивается как выезд за пределы секции и наказывается отстранением экипажа.

2.2.10. **"Наезд на штангу ограничителя секции"**- приравнивается к выезду за пределы секции и влечет за собой отстранение экипажа в секции, но без начисления штрафных очков за собственно наезд на штангу ограничителя.

2.2.11. **"Превышение лимита времени"** - ситуация, когда экипаж не финишировал в течение отведенного лимита времени. В момент истечения лимита он будет остановлен судьей и отстранен с начислением соответствующего штрафа.

2.2.12. При прохождении секции оба члена экипажа должны находиться в кабине автомобиля, экипированные в соответствии с требованиями техники безопасности, в застегнутых шлемах и пристегнутые ремнями безопасности. Нарушение этих требований, а также выход любого из членов экипажа из кабины без соответствующего указания судьи влечет за собой отстранение экипажа и начисление максимального штрафа в секции.

2.3. Общие правила соревнований

2.3.1. Все руководство процессом соревнования в категории автомобилей осуществляет судья ("судья на дистанции"). Он дает стартовую команду, контролирует лимит времени, оценивает нарушения, начисляет штрафные очки и определяет результат, отстраняет экипаж от дальнейшего прохождения секции, руководит восстановлением секции после прохождения каждого автомобиля и эвакуацией в случае необходимости. Для более

точной оценки ситуаций судья может иметь нескольких помощников. Участникам запрещается вмешиваться в действия судьи во время соревнований. При возникновении вопросов участники могут обратиться к судье за разъяснениями после прохождения секции всеми автомобилями. В случае несогласия с действиями судьи, участники могут опротестовать их в соответствии со Спортивным Кодексом БАФ. Протесты не могут быть поданы на факт нарушения, который фиксирует исключительно судья. Любая информация о факте нарушения со стороны посторонних лиц, в том числе и видеозапись, может быть принята во внимание, но не может являться фактором, определяющим окончательное решение судьи.

2.3.2. Порядок старта автомобилей в секции(ях), возможные случаи его изменения по техническим или иным причинам, а также порядок прохождения секций для категорий определяются Регламентом соревнований и может носить как закономерный, так и случайный характер. Количество зачетных секций не регламентируется. В зачет принимаются результаты в секциях, которые прошли все участники категории в течение времени соревнований, установленного Частным регламентом. При этом все экипажи категории должны иметь возможность закончить начатую секцию.

2.3.3. Перед началом соревнований в очередной секции экипажам может быть предоставлено время для ознакомления с секцией, что определяется Регламентом соревнований.

2.3.4. Во время соревнований в секции может находиться только один автомобиль. Вход в секцию другим экипажам, членам команд, зрителям категорически запрещен. Использование средств наружной радиосвязи и видеонаблюдения на спортивных автомобилях запрещено.

2.3.5. Грунт, конфигурация и расположение препятствий в секции могут естественным образом изменяться после прохождения секции каждым последующим автомобилем. За исключением ограничителей, расположения и ширины ворот, никаких изменений, усложнений, либо восстановления препятствий перед стартом следующего автомобиля не производится. При эвакуации автомобиля либо отстранении, чтобы не производить необоснованного изменения условий в секции, экипаж обязан подчиняться решениям судьи о способе и направлении буксировки, маршруте выезда из секции и т.д.

2.3.6. Судейская коллегия имеет право по соображениям безопасности или другим основаниям изменять или отменять отдельные секции, но в любом случае трасса должна быть одинаковой для всех экипажей категории.

2.3.7. Для разных категорий секции могут отличаться по трудности препятствий, количеству, ширине и месту установки ворот.

2.4. Дисциплина 1.2.: Слепое вождение

2.4.1. «Слепое вождение» - это «Триал», в котором водитель самостоятельно управляет автомобилем без визуального контакта с окружающей средой (с завязанными глазами) только по голосовым командам штурмана, который в свою очередь не имеет права контактировать с органами управления автомобиля и телом водителя как непосредственно, так и посредством чего-либо. (Руль, кулиса КПП, переключатели, веревка, повод и т.п.).

2.4.2. Для дисциплины «Слепое вождение» действительны правила и положения описанные в п.п.2.1.-2.3.7. настоящих Правил для дисциплины «Триал».

3. Дисциплина 2: Карусельная гонка

3.1. Общие правила соревнований

3.1.1. **Карусельная гонка** - это скоростное соревнование на установленную дистанцию. Частным регламентом соревнований может быть предусмотрено проведение свободных тренировок на трассе.

3.1.2. **Старт гонки** может быть организован двумя способами.

Первый - старт с места, в кратный отрезок времени, по категориям автомобилей. Порядок старта (по категориям, по жребию, либо по другому принципу) определяется Регламентом.

Второй - Общий старт с места, когда все автомобили выстроены в стартовой зоне и получают стартовую команду одновременно. В этом случае стартовая зона должна иметь достаточные размеры. Желательно, чтобы она была вынесена за пределы круга на достаточное с точки зрения безопасности расстояние.

Расстановка автомобилей на старте и стартовая команда определяются Частным регламентом.

3.1.3. **Общая дистанция** гонки должна быть не менее 50 и не более 100 километров. Допускается проведение одного или нескольких промежуточных финишей без подведения результатов, за исключением времени отставания от лидера.

Повторные старты могут быть даны с зафиксированным отставанием от лидера, либо в кратный отрезок времени с учетом отставания на финише гонки.

3.1.4. **Финиш**, как общий, так и промежуточный, должен быть организован с хронометражем отставания от лидера.

3.1.5. **Зачет** производится в каждой категории автомобилей. Может проводиться абсолютный зачет. Зачетная дистанция - не менее 50% общей фактически пройденной дистанции гонки. Экипаж, не прошедший зачетную дистанцию, исключается из зачета.

3.1.5.1. Заезд для каждой категории считается состоявшимся в случае прохождения лидером в данной категории не менее 50% дистанции заезда. В противном случае, если лидером в категории пройдено более 30% дистанции заезда Организаторами проводится дозаезд, если менее 30% - перезаезд. Количество кругов в дозаезде определяется по формуле: «Количество кругов в заезде» - «Количество кругов, пройденное лидером в категории».

3.1.5.2. Заезд считается законченным после финиша либо остановки на трассе всех автомобилей.

3.1.6. **Обгон** разрешается как с правой, так и с левой стороны, но с соблюдением мер предосторожности. Преимущество при обгоне имеет догнавший автомобиль. Кроссинг категорически запрещается и наказывается предупреждением либо дисквалификацией экипажа на данный заезд.

3.1.7. Любая **техническая помощь и ремонт** на трассе запрещаются. В случае невозможности продолжать движение из-за технической неисправности или застревания, экипаж считается выбывшим из борьбы и должен находиться в автомобиле, ожидая эвакуации средствами и персоналом Организатора. Техническая помощь и ремонт разрешаются только в зоне технической помощи.

3.1.8. При проведении соревнований применяются сигнальные флаги в соответствии со Спортивным Кодексом БАФ.

3.1.9. **Движение в противоположном направлении** по трассе наказуемо дисквалификацией экипажа на данный заезд (движение задним ходом не наказуемо).

3.1.10 **Выезд за ограждение трассы**, касание либо наезд на штангу ограничителя трассы, касание либо разрыв ленты ограждения наказуемо дисквалификацией экипажа на данный заезд.

3.1.11 Преднамеренный выезд автомобиля за пределы трассы с целью прекращения борьбы в связи с поломкой, невозможностью продолжать движение, в случае, если автомобиль на трассу данного заезда не возвращается допускается только с разрешения судей на трассе и не наказуемо.

3.2. Трасса

3.2.1. Трасса карусельной гонки организована таким образом, что зачетная дистанция или ее часть многократно проходит по замкнутой траектории (кругу). Рекомендуемая длина круга от 1 до 5 километров, ширина трассы - не менее 20 м, длина прямолинейных участков не должна превышать 400 м. На всем протяжении трассы, в любом ее месте должен быть возможен обгон (объезд) движущегося впереди или остановившегося автомобиля.

3.2.2. На трассе должны быть оборудованы судейские посты, имеющие последовательную видимость и радио или телефонную связь с Руководителем гонки. На каждом посту должно быть не менее 2 судей; они должны быть обеспечены средствами пожаротушения и сигнальными флагами.

3.2.3. В опасных местах трасса должна быть подготовлена таким образом, чтобы обеспечить нахождение зрителей на безопасном расстоянии - не менее 40 м от края трассы. Организатору рекомендуется устанавливать четкое ограждения для зрителей и обеспечивать необходимые меры порядка. Допускается оборудование специальных защитных средств, способных удерживать в пределах трассы неисправный либо неуправляемый автомобиль, например защитные земляные валы, рвы, барьеры из автомобильных покрышек, и т.д.

3.2.4. В непосредственной близости от трассы должна быть организована зона технической помощи по аналогии с трассами кольцевых гонок, имеющая безопасный въезд и выезд на трассу.

3.2.5. Руководитель гонки может остановить соревнование в любой момент по соображениям безопасности участников или зрителей.

4. Дисциплина 3: Параллельная гонка

4.1. Общие правила соревнований

4.1.1. Параллельная гонка - это скоростное соревнование на линейной или кольцевой (незамкнутой или замкнутой) трассе.

4.1.2. Заезды проводятся по категориям, по олимпийской системе с утешительной серией заездов. В каждом заезде участвует по два автомобиля.

4.1.3. Тренировок на трассе параллельной гонки не проводится.

4.1.4. Стартовый порядок определяется Регламентом и может носить случайный или закономерный характер.

4.1.5. В случае невыхода на старт одного из экипажей по техническим или другим причинам, победителем заезда считается второй готовый к старту экипаж. В случае невозможности обоих экипажей стартовать в заезде, победитель не определяется, и они делят худшее из оспариваемых мест с соответствующим начислением очков. Все другие детали зачета определяются Регламентом.

4.1.6. В случае выезда автомобиля во время движения по трассе за ограничительную ленту, экипаж считается проигравшим заезд и должен снизить скорость и прекратить дальнейшую борьбу.

4.2. Трасса

4.2.1. Трасса параллельной гонки представляет собой два равных по длине параллельных участка, на которых расположены однотипные по сложности преодоления препятствия.

4.2.2. Дистанция должна быть в пределах от 500 до 1000 м, ширина каждого из участков не менее 8 м, что отмечено ограничителем (лентой).

4.2.3. Трасса должна быть оборудована с учетом необходимых мер безопасности для участников и зрителей. На всей длине трассы участки должны быть разделены между собой и снаружи естественным либо искусственным ограждением, способным удержать в пределах трассы неисправный либо неуправляемый автомобиль. В качестве ограждения могут использоваться земляные валы, рвы, и др. Зрители должны располагаться не ближе 50 м от ограждений.

4.2.4. Судейские посты должны быть оборудованы на старте и финише. Рекомендуется оборудовать финишный пост видеокамерой, установленной точно на линии финиша.