



УТВЕРЖДЕНО

Решением Президиума

ОО «Белорусская автомобильная федерация» от 05.02.2020

ПРАВИЛА

организации и проведения соревнований

по трофи-рейдам

Минск 2020 г.

ВВЕДЕНИЕ

Настоящие Правила являются основным нормативным документом для организации и проведения спортивно-массовых и спортивных мероприятий по дисциплине автомобильного спорта «Трофи-рейд», проводимых на территории Республики Беларусь.

Трофи-рейды проводятся в соответствии с Национальными правилами организации и проведения соревнований по автомобильному спорту (далее – Спортивный кодекс Белорусской автомобильной федерации (СК БАФ)), Правилами дорожного движения (ПДД) Республики Беларусь и регламентами соответствующих соревнований.

Официальным текстом настоящих правил является текст, опубликованный в сети интернет на официальном сайте БАФ www.baf.by

Настоящие Правила вступают в силу с момента их утверждения Президиумом БАФ.

СТАТЬЯ I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ

- 1.1. **Трофи-рейд** – дисциплина автомобильного спорта, соревнования в которой проходят по дорогам и бездорожью и включают в себя один или несколько специальных участков (СУ), организуемых на бездорожье.
- 1.2. **Бездорожье** – состояние местности, характеризующееся отсутствием либо неудовлетворительным состоянием дорог.
- 1.3. **Брифинг** – инструктаж участников и экипажей об особенностях зачета, особых условиях соблюдения общей или экологической безопасности и других особенностях данного соревнования. Проводится руководителем гонки или уполномоченным им лицом. Обязательно присутствие на Брифинге не менее одного члена каждого экипажа. Отсутствие на брифинге пенализируется в соответствии с Регламентом соревнования. Факт явки на брифинг должен фиксироваться.
- 1.4. **Бюллетень** – официальный документ, который является неотъемлемой частью Регламента соревнования и предназначен для публикации изменений, пояснений или дополнений последнего, а также для публикации решений Спортивных комиссаров, публикация которых предусмотрена настоящими Правилами, Спортивным кодексом БАФ (далее – СК БАФ) или Регламентом соревнования.
Бюллетени должны быть пронумерованы и датированы.
Бюллетени выпускаются:
 - Организатором – до начала административных проверок;
 - Спортивными комиссарами – в течение всего соревнования, за исключением изменений в маршруте, бюллетени по которым может выпустить руководитель гонки.Бюллетени рекомендуется издавать на бумаге желтого цвета.
- 1.5. **Время проведения трофи-рейда** – любой трофи-рейд начинается с административных проверок и/или технической инспекции и заканчивается одним из самых поздних моментов, определяемых СК БАФ.
- 1.6. **Дорожная секция** – часть маршрута с нормой времени между двумя последовательными пунктами контроля времени. Скорость на дорожной секции не является основным фактором, определяющим классификацию.
- 1.7. **Закрытый Парк** – зона, в которой любой ремонт, заправка и внешняя помощь запрещены, за исключением случаев, специально предусмотренных данными Правилами и Регламентом соревнования.
- 1.8. **Зона размещения** – зона, предусмотренная организатором для размещения участников соревнования.
- 1.9. **Контрольная карта** – форма, выдаваемая организатором, в которой отмечается факт и/или время прохождения судейских пунктов во время соревнования.

- 1.10. **Коридор движения** – максимально допустимое отклонение транспортного средства от траектории движения:
- Линейный СУ – отклонение от траектории движения, предписанной в дорожной книге;
 - Навигационный СУ – отклонение от центральной линии любой визуально определяемой существующей дороги (в т.ч. зимники и просеки), расположенной в пределах границ трассы соревнования и используемой экипажем для движения.
- Ширина коридора движения для всех случаев устанавливается 100 метров (50 метров с каждой стороны) от центра дороги либо предписанной траектории, если Организатором не указано иное в Регламенте соревнования либо не произведена разметка коридора (его отдельных участков) на местности с использованием сигнальной ленты или другим визуальным способом.
- 1.11. **Контрольная точка (КТ)** – ориентир на местности, обязательный для посещения экипажем, обозначенный визуальным соответствующим образом (краска, лента, номер и т.п.) и описанный в дорожной книге с указанием географических координат либо без указания. Система и формат координат указываются в Регламенте соревнования. Факт прибытия экипажа к КТ фиксируется с помощью судейского контроля либо с применением фотофиксации, при этом требования к содержанию отчетных фотоматериалов должны быть указаны в Регламенте соревнования.
- 1.12. **Лагерь соревнования** – зона, предусмотренная организатором для отдыха экипажей. В лагере соревнования разрешается производить любые ремонтные работы силами экипажа и других экипажей, участвующих в соревновании. Сервис в лагере разрешен, если иное не оговорено в Регламенте соревнования.
- 1.13. **Норматив** – установленное организатором и указанное в маршрутных документах максимальное время на преодоление экипажами отдельного Специального участка или дорожной секции.
- 1.14. **Нейтрализация** – время, которое не учитывается при определении результатов соревнования.
- 1.15. **Норма времени** – время (в часах и минутах), отведенное организатором на прохождение каждой дорожной секции, точное соблюдение которого является обязательным для всех экипажей.
- 1.16. **Трасса соревнования** – маршрут передвижения и/или участок местности, используемые для проведения соревнования, указанные в дорожной книге.
- 1.17. **Регруппинг** – перерыв, запланированный организатором для перегруппировки участвующих в соревновании экипажей и обозначенный в расписании. Время такого перерыва для различных экипажей может быть разным.
- 1.18. **Ремонтные работы** (ремонт) – исправление повреждений, замена элементов, деталей и агрегатов, а также любые регулировочные, смазочные, диагностические, заправочные работы и техническое обслуживание, проводимые силами экипажа с использованием материалов и инструментов, находящихся на борту не финишировавших на данном СУ автомобилей. Возможно привлечение к ремонту членов других, не финишировавших на данном СУ экипажей.
- 1.19. **Сервис** – любая помощь в ремонтных работах, оказанная любыми лицами, кроме членов не финишировавших на данном СУ экипажей, включая использование или получение экипажем любых материалов (твердых или жидких), запасных частей, инструментов или оборудования, не транспортируемых на борту соревнующихся автомобилей. Сервисом также является любая посторонняя помощь (использование физической силы, буксировка, использование чужой лебедки и т.д.). Передача информации, денег, медикаментов, одежды, пищи и напитков от/для экипажа разрешены в течение всего соревнования.
- 1.20. **Специальный участок (СУ)** – часть соревнования по преодолению различных видов бездорожья, с элементами ориентирования или без них.

- Линейный СУ – специальный участок, на котором экипажи обязаны строго соблюдать заданный маршрут (обязательный порядок прохождения судейских пунктов контроля прохождения (КП) и/или контрольных точек (КТ)). Элементы ориентирования на таких СУ должны быть минимизированы или отсутствовать.
 - Навигационный СУ – специальный участок, на котором экипажи самостоятельно определяют маршрут (траекторию) движения в пределах границ трассы соревнования, где могут располагаться пункты КП и/или КТ.
- 1.21. **Супер специальный участок (ССУ)** – короткий зрелищный СУ, проводящийся для привлечения зрителей. Порядок проведения для всех ССУ, входящих в программу соревнования, определяется Регламентом соревнования.
- 1.22. **Старт** – начальная контрольная линия, как с хронометражем, так и без него.
- 1.23. **Финиш** – конечная контрольная линия, как с хронометражем, так и без него.
- 1.24. **Экипаж** – заявленное количество спортсменов для участия на одном транспортном средстве, регистрируемых как первый, второй, третий и т.д. водители. Максимальное и минимальное количество членов экипажа устанавливается Техническими требованиями к автомобилям для трофи-рейдов (далее - ТТ ТР) (если иное не предусмотрено Регламентом соревнования), для каждого класса в отдельности.
- 1.25. **Экипаж на борту** – термин, означающий, что все члены экипажа находятся внутри автомобиля на предназначенных для экипажа местах, выполнив действующие на данном соревновании или СУ требования по безопасности.

СТАТЬЯ II. РЕГЛАМЕНТ СОРЕВНОВАНИЯ

- 2.1. Регламент соревнования разрабатывается организатором с указанием следующей информации:
- полное название, статус соревнования и даты проведения;
 - наименование и реквизиты организатора, адрес и контактные телефоны секретариата;
 - список членов оргкомитета с указанием их должностей;
 - список официальных лиц:
 - руководитель гонки,
 - главный секретарь,
 - комиссар по безопасности,
 - главный врач,
 - технический комиссар,
 - главный хронометрист;
 - программа соревнования;
 - официальное время соревнования;
 - количество и типы СУ, ССУ, ДС, секций;
 - режим работы судейских пунктов;
 - необходимость наличия прибора GPS или иного навигационного оборудования;
 - протяженность СУ, ССУ, ДС и общая протяженность трассы соревнования;
 - характер грунтов на СУ;
 - особенности классификации (определения результатов соревнования);
 - время и место публикации результатов (предварительных и официальных);
 - особенности размещения и обозначения судейских пунктов, коридора движения и т.п.;
 - виды и условия зачета (личный, командный, дополнительные и т.д.);
 - зачетные группы;
 - условия и сроки подачи заявок;
 - стартовые взносы и реквизиты для их перечисления;
 - ограничение числа допускаемых автомобилей (если есть);
 - описание страхового покрытия;
 - допускаемые транспортные средства;
 - порядок старта, межстартовый интервал;

- расположение лагеря соревнования, зон сервиса и размещения (если таковые предусмотрены);
 - категории и группы, подлежащие награждению;
 - другая информация в соответствии с требованиями Правил проведения соревнований по трофи-рейдам.
- 2.2. Любые изменения или дополнения Регламента соревнования должны быть опубликованы в Бюллетене.
- 2.3. Регламентом соревнования могут предусматриваться различные штрафы и наказания за нарушения неспортивного характера (например: нарушение экологических норм и т.п.).

СТАТЬЯ III. АВТОМОБИЛИ. ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

- 3.1. К участию в соревнованиях по трофи-рейдам допускаются транспортные средства (далее – транспортные средства или автомобили), соответствующие ТТ ТР.
- 3.2. Транспортные средства, принимающие участие в соревнованиях по трофи-рейдам, подразделяются на классы в соответствии с ТТ ТР.
- 3.3. Из этих классов на соревнованиях могут формироваться путем объединения или деления зачетные группы, которые должны быть описаны в соответствующем Регламенте соревнования.
- 3.4. Все случаи несоответствия заявленного транспортного средства ТТ ТР рассматриваются до начала соревнования по представлению технического комиссара руководителем гонки, который имеет право перевести данный автомобиль в другой класс (зачетную группу), указанный в Регламенте, или не допустить к соревнованию.

СТАТЬЯ IV. ЗАЯВИТЕЛИ. ЭКИПАЖИ

- 4.1. К участию в официальных спортивных соревнованиях по трофи-рейдам допускаются юридические или физические лица, имеющие регистрационное удостоверение (далее – лицензия) БАФ и заявляющие экипажи, водители которых имеют лицензию водителя БАФ соответствующей категории.
- 4.2. Заявитель несет солидарную ответственность за действия как членов экипажа, так и всех лиц, обеспечивающих их участие в соревнованиях.
- 4.3. Все члены экипажа, имеющие водительское удостоверение соответствующей категории, имеют право управлять автомобилем в ходе соревнования.
- 4.4. Любой обман, подлог, некорректное или неспортивное поведение, совершенное заявителем или членом экипажа, будет рассматриваться руководителем гонки. За вышеперечисленные действия экипаж может быть подвергнут наказаниям в соответствии с СК БАФ, вплоть до исключения из соревнования.

СТАТЬЯ V. ЗАЯВКИ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

- 5.1. Любое лицо, желающее принять участие в соревнованиях, должно отослать в секретариат соревнования заполненную должным образом заявку на участие, сопровождаемую заявочным взносом.
- 5.2. Организатор обязан опубликовать заявочную форму в сети Интернет одновременно с объявлением о начале приема заявок или иным образом обеспечить получение заявочной формы участниками, желающими принять участие в трофи-рейде.
- 5.3. Заявка является договором между участником и организатором. Заявка обязывает участника принять участие в соревновании, а организатора – выполнить по отношению к участнику все положения СК БАФ, настоящих Правил и Регламента соревнования.

- 5.4. Организатор не несет ответственности за ущерб и повреждения, причиненные участникам соревнования и их имуществу. Все экипажи принимают участие в соревновании на свой собственный риск. Своей подписью на заявочной форме участник и экипаж отказываются от каких-либо прав на компенсацию расходов, которые могут возникнуть в результате происшествия во время соревнования.
- 5.5. Предварительная заявка может быть передана участником организатору по факсу или электронной почте. Организатор обязан опубликовать в Регламенте соревнования номер факса и/или адрес электронной почты, по которым могут быть направлены заявки. Если заявочная форма была передана по факсу или электронной почте, то оригинал заявочной формы должен быть представлен организатору во время административных проверок, при этом датой подачи заявки считается дата отправки заявочной формы по факсу или по электронной почте, а фактом принятия заявки считается ответ организатора. В случаях, не противоречащих СК БАФ, организатор имеет право не принять поданную заявку, сообщив об этом участнику не позднее дня окончания срока подачи заявок.
- 5.6. Заявки, не сопровождаемые заявочным взносом, считаются принятыми условно и могут быть отклонены организатором в любое время до начала соревнования.
- 5.7. Разрешается заменять члена экипажа (кроме первого водителя) только до завершения административных проверок. Замена двух и более членов экипажа, а также замена первого водителя может производиться в те же сроки только с разрешения организатора. Такое разрешение оформляется в письменном виде и становится неотъемлемой частью заявки.
- 5.8. До прохождения административных проверок участник имеет право заменить автомобиль другим, того же класса (зачетной группы). Замена на автомобиль другого класса (зачетной группы) возможна только с разрешения руководителя гонки.
- 5.9. Список заявленных экипажей публикуется в соответствии с Регламентом соревнования.
- 5.10. Заявочные взносы возвращаются полностью:
- участникам, у которых не была принята заявка на участие в соревнованиях;
 - в случае отмены соревнования.
- 5.11. Организатор имеет право предусмотреть в Регламенте соревнования дополнительные взносы (обязательные и необязательные) за автомобили сервиса, транспортировку, питание, бронирование гостиницы, возвратные экологические взносы и т.д. Информация об обязательных дополнительных взносах должна быть доведена до сведения предполагаемых участников до начала приема заявок. Введение обязательных дополнительных взносов, не опубликованных до начала приема заявок, не допускается. Участник вправе отказаться от внесения необязательных дополнительных взносов.

СТАТЬЯ VI. ИДЕНТИФИКАЦИЯ. РЕКЛАМА

- 6.1. Организатор предоставляет каждому экипажу для автомобиля эмблему соревнования и стартовые номера.
- 6.2. Эмблемы соревнования должны включать в себя статус соревнования, официальное название соревнования, символику БАФ (при проведении официальных спортивных соревнований и соревнований, организуемых под эгидой БАФ).
- 6.3. Стартовые номера должны быть расположены на передних дверях автомобиля, а также рекомендуется дублировать их на лобовом стекле в верхнем левом углу и на заднем борту автомобиля. Цифры, составляющие стартовые номера, должны быть черными в белом прямоугольнике; минимальная высота цифр должна быть 15 см с шириной штриха 2 см. Рекомендуемый размер цифр дублирующего номера 7.5х3.5 см с шириной штриха не менее 1 см.
- 6.4. Если во время соревнований обнаружится неправильное расположение или отсутствие эмблем соревнования / стартового номера, то к экипажу применяется пенализация:

- при первом нарушении – штраф в размере 10% от базового заявочного взноса,
- при втором нарушении – штраф в размере 50% от базового заявочного взноса,
- при третьем нарушении экипаж исключается из соревнования.

Каждое из нарушений должно быть устранено до старта следующего СУ.

- 6.5. Фамилии и имена (псевдонимы) первого и второго водителей и их национальные флаги должны располагаться с обеих сторон автомобиля на передних крыльях и/или задних боковых стеклах (поверхностях) автомобиля. За нарушение данного требования взымается штраф в размере 10% от базового заявочного взноса.
- 6.6. Организатор имеет право ввести индивидуальные дополнительные идентификационные знаки (браслеты, бэйджи и т.д.) для членов экипажа. За нарушение порядка личной идентификации может быть наложен штраф в размере до 10% от базового заявочного взноса.
- 6.7. Размещение рекламы на автомобиле участника регулируется Регламентом соревнования.
- 6.8. На кузове автомобиля должны быть предусмотрены наружные гладкие (вертикальные) поверхности (металлические или пластмассовые), прямоугольной формы (с соотношением сторон не менее чем 1:3), позволяющие разместить на них помимо стартовых номеров и эмблем соревнования рекламу, общей площадью не менее чем 52 x 52 см или общей площадью не менее чем 2700 кв.см. Эти поверхности должны быть расположены, как минимум, с обоих бортов автомобиля. За нарушение данного пункта экипаж может быть пенализирован решением руководителя гонки вплоть до отказа в старте.

СТАТЬЯ VII. СТРАХОВАНИЕ

- 7.1. Объем и виды страхования на соревновании определяются Регламентом соревнования.

СТАТЬЯ VIII. МЕДИЦИНСКИЙ КОНТРОЛЬ

- 8.1. Каждый член экипажа обязан пройти предстартовый медицинский контроль, а также предоставить медицинскую справку о состоянии здоровья, определяющую возможность участия в спортивно-массовых и спортивных мероприятиях, действующую на период соревнования, выданную медицинским учреждением. Срок окончания действия справки должен быть не ранее, чем дата окончания соревнования, объявленная в программе соревнования.
- 8.2. Медицинский контроль (в том числе и приборометрический тест на содержание паров алкоголя в выдыхаемом воздухе) проводится на административном контроле во время, определенное Регламентом соревнования, а также в любой момент в ходе соревнования, в том числе на финише, по решению руководителя гонки или спортивного комиссара.

Отказ от прохождения или неудовлетворительные результаты медицинского контроля члена экипажа являются основанием для применения руководителем гонки пенализации в виде незачета СУ либо исключения экипажа из соревнования.

СТАТЬЯ IX. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ

- 9.1. Все экипажи, принимающие участие в соревновании по трофи-рейдам, должны быть представлены на технической инспекции (ТИ) и на административных проверках (АП) как минимум одним членом экипажа, либо заявителем, либо представителем заявителя.
- 9.2. Все экипажи обязаны пройти АП и ТИ в рамках расписания соревнования. В случае прохождения АП и ТИ вне расписания, но во временных рамках работы АП и ТИ, экипаж будет оштрафован на 20% базового взноса, если иное не предусмотрено Регламентом

соревнования. Однако в любом случае штраф не может превышать 50% базового взноса.

9.3. Любой экипаж, не прошедший АП и/или ТИ, к старту соревнования не допускается.

9.4. В случае непрохождения экипажем АП и ТИ в рамках их работы, руководитель гонки вправе назначить дополнительное время прохождения АП и ТИ для экипажей, подтвердивших форс-мажорные обстоятельства. За прохождение АП и ТИ вне рамок их работы установлен дополнительный денежный взнос в размере 50 % от суммы базового взноса.

9.5. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ

9.5.1. На АП Заявитель обязан предоставить следующие документы:

- лицензия участника (заявителя) БАФ (только для официальных спортивных соревнований);
- лицензия водителя БАФ (только для официальных спортивных соревнований);
- водительские удостоверения соответствующих категорий (как минимум для первого водителя, если иное не оговорено Регламентом соревнования);
- свидетельство о регистрации автомобиля и/или спортивный технический паспорт БАФ на заявленный автомобиль;
- другие документы, оговоренные в Регламенте соревнования.

9.6. ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ

9.6.1. Организатором проводится предварительная техническая инспекция (далее - ТИ). Только экипажи, прошедшие АП, допускаются на ТИ. На предварительную ТИ автомобиль представляется в чистом виде, с нанесенной обязательной и/или необязательной рекламой и стартовыми номерами. На предварительной ТИ присутствие водителя не обязательно.

9.6.2. Предстартовая ТИ организуется в целях определения видимого соответствия предъявляемого автомобиля классу (зачетной группе), в которой он заявлен, а также для проверки оборудования безопасности. Предстартовая ТИ является обязательной.

9.6.3. Факт представления автомобиля на ТИ, а также факт его явки на старт любого СУ после прохождения любых проверок расценивается как официальное подтверждение участником соответствия данного автомобиля заявленному классу (зачетной группе) и требованиям безопасности.

9.6.4. Представление на ТИ документов и доказательств, подтверждающих соответствие заявленного автомобиля ТТ ТР, является обязанностью участника.

9.6.5. При прохождении предстартовой ТИ, если автомобиль признан несоответствующим требованиям безопасности и/или ТТ ТР к указанному в заявке классу (зачетной группе), руководитель гонки на основании доклада технического комиссара может назначить срок, в течение которого могут быть устранены выявленные недостатки (но не позднее, чем за 1 час до старта первого СУ), либо перевести автомобиль в другой класс (зачетную группу) или не допустить его к соревнованию.

9.6.6. Дополнительные проверки членов экипажа и технического состояния автомобиля (ТИ) могут быть назначены руководителем гонки в любое время на всем протяжении соревнования.

9.6.7. При выявлении на дополнительных технических проверках несоответствия автомобиля заявленному классу (зачетной группе) и/или условиям безопасности, такой автомобиль к старту на следующий СУ не допускается до устранения выявленных несоответствий, а результаты предыдущих СУ при этом аннулируются. При этом установленное время старта и разрешенное время опоздания на старт не изменяются.

- 9.6.8. В ходе ТИ судьи вправе маркировать и пломбировать автомобиль, его узлы и агрегаты. Замена двигателя или других маркированных узлов и агрегатов на автомобиле, прошедшем ТИ, допускается только с разрешения технического комиссара.
- 9.6.9. Личное присутствие водителя на ТИ обязательно лишь в случаях весового контроля автомобиля вместе с водителем.
- 9.6.10. Автомобили, не прошедшие ТИ, к участию в соревнованиях не допускаются.
- 9.6.11. После финиша последнего СУ может быть организована заключительная ТИ. В этом случае участники обязаны привести свои автомобили в закрытый парк (ЗП) по маршруту, указанному организатором, для проведения ТИ. Результаты экипажа, уклонившегося от этого предписания, аннулируются решением руководителя гонки.
- 9.6.12. В ЗП запрещается выполнять любые работы с автомобилем без специального разрешения технического комиссара.
- 9.6.13. В ЗП технический комиссар вправе потребовать от участника проведения демонтажных работ, связанных с необходимостью контроля соответствия автомобиля заявленному классу (зачетной группе), если это предусмотрено Регламентом соревнования или решением КСК. Участник должен обеспечить разборку автомобиля до того состояния, которого потребует технический комиссар.
- 9.6.14. Автомобили остаются в ЗП с момента их постановки в ЗП после окончания финального СУ до истечения срока подачи протестов. В случае подачи протеста или по решению КСК автомобили, указанные в списке, вывешенном на официальном информационном табло соревнования, должны оставаться в ЗП и по истечении срока подачи протеста до получения разрешения на выезд от руководителя гонки.
- 9.6.15. Каждый автомобиль во время ТИ и возле ЗП должен сопровождаться одним механиком, который самостоятельно или при помощи представителя по требованию технического комиссара должен представить необходимые документы или произвести необходимые вскрытия. В случае необходимости, технический комиссар может допустить к работам с автомобилем дополнительный персонал. Никакие другие лица, заявленные участниками, не могут приближаться к автомобилю под угрозой аннулирования результатов экипажа.

СТАТЬЯ X. ДОРОЖНАЯ КНИГА

- 10.1. Дорожная книга – это документ, который определяет маршрут движения экипажей и особенности прохождения трассы соревнования. Порядок выдачи дорожной книги оговаривается Регламентом соревнования.
- 10.2. Дорожная книга может быть представлена в виде легенды (схематичного описания) прохождения маршрута и/или перечня обязательных для прохождения контрольных точек, может определять порядок прохождения точек, а также определять допустимое отклонение от заданного маршрута. Дорожная книга может иметь приложения в виде картографических, фотографических или иных материалов.
- 10.3. В Регламенте соревнования может предусматриваться пенализация за отклонения от предписанного дорожной книгой маршрута и/или коридора движения.
- 10.4. Организатор соревнования должен гарантировать участникам соревнования или лицам, планирующим участвовать в соревновании, равные условия получения информации о маршруте соревнования.

- 10.5. Для обеспечения участников соревнования своевременной информацией организатор обязан перед соревнованием осуществить проверку дорожной книги и всех ее приложений.
- 10.6. Дорожная книга должна описывать границы навигационного СУ (если применяется). Район внутри описанных границ является трассой навигационного СУ.
- 10.7. В местах, где невозможно точно описать местность, организатор должен указывать географические координаты ориентиров для движения, при этом представление координат и обозначение ориентиров должно соответствовать соответствующим требованиям к контрольным точкам. Организатор обязан предоставить письменные данные для загрузки данных в приборы GPS. В Регламенте соревнования организатор должен объявить о необходимости наличия прибора GPS и о возможности (либо отсутствии возможности) электронной загрузки данных в приборы участников.
- 10.8. Расположение контрольных и судейских пунктов, контрольных точек должно быть точно указано в дорожной книге (при необходимости – с указанием географических координат, мест на карте и пр.).
- 10.9. В Регламенте соревнования могут быть оговорены ограничения и/или условия ознакомления с трассой.

СТАТЬЯ XI. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

- 11.1. При необходимости передвижения автомобилей, участвующих в соревновании, по дорогам общего пользования вне СУ, автомобили, не имеющие допуска к участию в дорожном движении, должны транспортироваться любым законным способом в соответствии с ПДД. Нарушение пенализируется решением руководителя гонки (вплоть до исключения из соревнования).
- 11.2. Запрещено использование не предусмотренного ПДД осветительного оборудования при движении по дорогам общего пользования.
- 11.3. Во время движения по СУ запрещается перевозить любым способом заявленные в соревновании автомобили, кроме случаев, оговоренных в Регламенте соревнования. Перевозкой автомобиля считается любая транспортировка автомобиля на расстояние более 100 м, при которой менее 3-х его колес контактируют с покрытием, по которому осуществляется движение.

СТАТЬЯ XII. ПОМОЩЬ

- 12.1. Ремонт автомобилей разрешен в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещенных данными Правилами и/или Регламентом соревнования. Условия заправки топливом оговариваются Регламентом соревнования.
- 12.2. В соревнованиях буксировка на СУ одного автомобиля другим разрешается только тем участникам соревнования, которые стартовали на данном СУ и еще не финишировали. За проезд через любой судейский пункт на буксире на буксируемый экипаж налагается пенализация в размере 1 час за каждое нарушение.
- 12.3. Передача информации, денег, медикаментов, одежды, пищи и напитков от/для экипажа разрешена в течение всего соревнования.
- 12.4. Сервис.
 - 12.4.1. Сервис на СУ может быть разрешен в специально отведенной зоне сервиса.
 - 12.4.2. Любое отмеченное нарушение, касающееся сервиса, ведет к пенализации решением руководителя гонки вплоть до исключения из соревнования.
 - 12.4.3. Запрещается расположение (размещение, установка) любых материалов, запасных частей, инструментов или оборудования на СУ.

- 12.4.4. Рекомендуется. Автомобили сервиса должны быть ясно идентифицированы при помощи соответствующих эмблем, выдаваемых организатором, и закрепленных в определенных Регламентом соревнования местах. Количество автомобилей сервиса может ограничиваться.
- 12.4.5. В Регламенте соревнования организатор должен указать расположение всех зон сервиса.
- 12.4.6. Во всех зонах сервиса скорость ограничена 10 км/ч. При наличии дополнительных взносов за автомобили сервиса/сопровождения организатор обязан обеспечить проезд и зарезервировать место для участников с помощью разметки, пропускного режима и т.д. Организаторам рекомендуется предусматривать отдельный проезд для соревнующихся автомобилей и отдельный – для служб и зрителей.

СТАТЬЯ XIII. ПРОЦЕДУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

- 13.1. Положения данной статьи обязательны для исполнения всеми экипажами.
- 13.2. Знаки "OK" и "SOS". Экипаж обязан иметь в машине знаки "OK" зеленого цвета и "SOS" красного цвета, выполненные на плотной ламинированной бумаге формата не менее A4 или на другом прочном материале.
 - 13.2.1. В случае аварии на трассе СУ при отсутствии пострадавших и отсутствии необходимости оказания помощи, любой член экипажа должен закрепить знак "OK" на хорошо просматриваемой части автомобиля по возможности так, чтобы его могли хорошо видеть другие проезжающие экипажи.
 - 13.2.2. В случае аварии на трассе СУ с пострадавшими, нуждающимися в медицинской помощи, должен быть показан знак "SOS" всем следующим экипажам. После оказания помощи обязательно устанавливается зеленый знак "OK".
 - 13.2.3. Экипаж, следующий за потерпевшим аварию автомобилем, обязан:
 - 13.2.3.1. В случае если ему был показан «SOS» – остановиться, принять меры по оказанию помощи. Принять меры для передачи информации об аварии официальным лицам соревнования. По необходимости – дожидаться прибытия медицинской помощи.
 - 13.2.3.2. В случае отсутствия какого-либо из этих знаков экипаж обязан остановиться и убедиться в том, что потерпевший аварию экипаж не нуждается в помощи.
 - 13.2.4. За невыполнение требований п.13.2.3 экипаж может быть подвергнут пенализации вплоть до исключения из соревнования.
- 13.3. В случае проведения соревнований на территории, где не действует сотовая связь, организатору рекомендуется организовать радиосвязь и расположить ее на трассе соревнования так, чтобы в экстренных случаях участники соревнования или судьи на судейских пунктах могли связаться с организатором непосредственно, либо передать экстренное сообщение.
- 13.4. Требования безопасности на СУ:
 - 13.4.1. На старте и финише СУ все члены экипажа должны находиться на борту, быть пристегнуты ремнями безопасности и в застегнутых шлемах.
 - 13.4.2. Каждый автомобиль должен быть укомплектован герметично упакованной расширенной аптечкой, огнетушителем, буксировочным тросом с усилием на разрыв не менее 4-х кратной полной массы автомобиля, коррозийной стропой и любыми перчатками (при наличии лебедки), иметь запас хода по топливу не менее 150 км тяжелого бездорожья, исправные буксировочные проушины или крюки спереди и сзади.

- Обязательно наличие аварийного питания, снаряжения, теплой одежды. Запас продуктов и питьевой воды должен обеспечивать 2 дня автономного существования экипажа.
- 13.4.3. Категорически запрещается отдыхать, а тем более спать в автомобилях с работающим двигателем (опасность угарного газа).
- 13.4.4. Рекомендуются открывать стекла или двери во время работы с лебедкой на болоте или во время движения через броды.
- 13.4.5. Настоятельно рекомендуется предупреждать окружающих о начале работы с лебедкой.
- 13.4.6. Рекомендуются работать с железным (стальным) лебедочным тросом в плотных прочных свободных защитных перчатках.
- 13.4.7. Рекомендуются перецеплять лебедочный трос только при использовании страховочного каната.
- 13.4.8. Запрещено:
- касаться стального лебедочного троса под нагрузкой,
 - пересекать стальной лебедочный трос под нагрузкой,
 - находиться под автомобилем, подтягиваемым лебедкой в гору,
 - находиться ниже автомобиля, спускающегося под гору.
- 13.4.9. При выдергивании одного автомобиля другим необходимо убедиться в отсутствии людей на траектории движения автомобилей.
- 13.4.10. При эксплуатации реечного домкрата рекомендуется проявлять максимальную осторожность – в момент работы автомобиль и домкрат крайне неустойчивы.
- 13.5. Настоятельно рекомендуется проявлять максимальную осторожность во время буксировки неисправных автомобилей. Рекомендуется производить буксировку неисправных автомобилей на дорогах общего пользования на минимальной скорости и, желательно, на жесткой сцепке.
- 13.6. В период проведения соревнования в лагере соревнования обязательно использование мангалов, грилей и прочего подобного оборудования, не допускающего повреждение почвенного покрова, с соблюдением мер противопожарной безопасности.
- 13.7. Экипажи принимают участие в соревновании на свой страх и риск и под свою ответственность. В случае возникновения непредвиденных обстоятельств (форс-мажора) экипажи обязаны самостоятельно снизить скорость или прекратить движение, не подвергая себя и окружающих опасности.
- 13.8. Движение по дорогам осуществляется каждым экипажем самостоятельно с обязательным соблюдением ПДД Республики Беларусь. Любое зафиксированное нарушение ПДД влечет как минимум спортивное наказание (подразумевается, что спортивное наказание может быть назначено независимо от административного или иного, предусмотренного действующим законодательством Республики Беларусь) вплоть до исключения из соревнования. В любом случае участие в соревновании не может являться предлогом для получения преимущества в дорожном движении. Выполнение заданных организатором нормативов не может быть оправданием нарушений со стороны экипажа.
- 13.9. При движении по трассе соревнования каждый экипаж выбирает скорость и направление движения самостоятельно и двигается в одиночку, не ориентируясь на другие экипажи.

СТАТЬЯ XIV. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА (КАРНЕТ)

- 14.1. На старте соревнования экипажам могут выдаваться контрольные карты (КК), в которых могут быть указаны нормы времени и/или нормативы для каждого СУ/дорожной секции. КК может быть заменена новой на старте следующего СУ/дорожной секции. Каждый экипаж несет ответственность за сохранность контрольной карты.
- 14.2. Контрольная карта должна иметь отметки всех судейских и/или контрольных пунктов, предусматривающих внесение записей в КК. За отсутствие отметок или не предъявление контрольной карты на любом судейском пункте (за исключением случаев, оговоренных данными Правилами), экипаж решением руководителя гонки будет подвергнут пенализации, вплоть до исключения из соревнования.
- 14.3. Любые исправления или изменение данных в контрольной карте пенализируются решением руководителя гонки, за исключением случаев, когда это исправление внесено судьей на судейском пункте и заверено его подписью.
- 14.4. Только экипаж является ответственным за подачу контрольной карты на судейских пунктах и правильность вносимых данных. Только судьям на судейских пунктах разрешается вносить данные в контрольные карты.
- 14.5. Экипаж, прибывший в лагерь соревнования и не получивший отметку на финише СУ/ССУ, обязан сдать контрольную карту в секретариат соревнования. Экипаж, не выполнивший данное требование, пенализируется решением руководителя гонки.
- 14.6. Экипаж, выбывший из соревнования, обязан в кратчайшие сроки сдать контрольную карту официальным лицам с собственноручной записью о причинах схода.

СТАТЬЯ XV. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УЧАСТКИ (СУ)

- 15.1. Специальный участок начинается на судейском пункте старта и заканчивается пунктом хронометража на финише.
- 15.2. Соблюдение маршрута на СУ является обязательным, нарушение пенализируется решением руководителя гонки вплоть до исключения из зачета на СУ, на котором такое отклонение было допущено.
- 15.3. Экипаж, превысивший норматив на СУ, может быть исключен из зачета на этом СУ, либо пенализирован в соответствии с Регламентом соревнования. Организатор не гарантирует работу судейских пунктов для экипажей, превысивших норматив.
- 15.4. Во время нахождения автомобиля на трассе СУ члены экипажа должны находиться в защитных застегнутых шлемах даже в случаях нахождения вне автомобиля. Типы разрешенных защитных шлемов описываются в ТТ ТР. Экипажи, нарушившие эти требования, пенализируются 1 часом за каждое зафиксированное нарушение.
- 15.5. Время прохождения на СУ определяется с точностью до секунды.
- 15.6. Изменение норматива на СУ после старта допускается только в том случае, если время лидирующего на СУ экипажа составляет более чем 80% от норматива.
- 15.7. До момента закрытия финиша СУ без разрешения руководителя гонки категорически запрещен выезд на трассу тех автомобилей, которые финишировали, либо были не допущены к участию на данном СУ, а также автомобилей сервиса, сопровождения и болельщиков.
- 15.8. Прерывание СУ: если спортивное движение на СУ прерывается, то руководитель гонки может принять решение об исключении из зачета такого СУ в случае невозможности определения спортивного результата на нем.
- 15.9. В исключительных случаях, исходя из требований безопасности, руководитель гонки может прервать СУ на предшествующем пункте контроля прохождения (КП), и экипажи могут продолжать СУ после того, как опасная зона будет пройдена. Спортивный результат будет определяться путем сложения времен частей СУ, на которых

осуществлялось движение в спортивном режиме.

- 15.10. Время нейтрализации не учитывается при начислении пенализации за отклонение от норматива, то есть время нейтрализации вычитается из времени прохождения СУ. Время нейтрализации должно быть отмечено в контрольной карте экипажа и/или в протоколе судьи.
- 15.11. Если норматив на СУ превышает 24 часа, организатор обязан оговорить в Регламенте соревнования один или несколько периодов обязательной нейтрализации из расчета не менее 4 часов на каждые 24 часа норматива на СУ.
- 15.12. В случае, если порядок прохождения нескольких СУ строго определен Регламентом соревнования, то опоздавший более чем на 30 минут экипаж может быть не допущен к старту на следующие СУ.
- 15.13. В случае, если трасса включает в себя проезд по дорогам общего пользования, организатор обязан принять меры к максимальному сокращению применения дорог общего пользования на СУ.
- 15.14. Организатору рекомендуется устанавливать нормативы для отдельных частей продолжительных СУ с соответствующей установкой судейских пунктов и фиксацией промежуточных результатов (времени) в контрольной карте и/или судейских протоколах.
- 15.15. Нормативы и/или нормы времени, определенные в Регламенте соревнования, могут быть, при необходимости, изменены руководителем гонки.
- 15.16. Экипажам запрещается, под угрозой пенализации вплоть до исключения из соревнования, преднамеренно блокировать проезд соревнующихся автомобилей или препятствовать обгону другими участниками. В случае, если подобное нарушение имело целью получение спортивного преимущества для другого экипажа, руководитель гонки может наложить пенализацию не только на экипаж, непосредственно нарушивший данный запрет, но и на экипажи, аффилированные с нарушителем, в том числе и занимающие максимально высокое место в текущей классификации.

СТАТЬЯ XVI. СТАРТ И ФИНИШ

- 16.1. Если формат соревнования предполагает отдельный старт, то порядок старта определяется Регламентом соревнования, либо жеребьевкой, либо жеребьевкой для каждой группы в отдельности при старте с учетом классов/зачетных групп. При определении порядка старта могут учитываться результаты, показанные на предыдущих СУ.
- 16.2. На старте каждого СУ/дорожной секции (в случае отдельного старта) экипажи должны стартовать с интервалом не менее 30 секунд.
- 16.3. Если организация трассы позволяет провести одновременный старт экипажей, и при этом не будут нарушены меры безопасности, а сам по себе старт не даст преимущества одного экипажа перед другим, то возможен общий старт всех экипажей. Процедура старта оговаривается Регламентом соревнования.
- 16.4. Любой экипаж, прибывший на старт с опозданием пенализируется 1 минутой за каждую минуту или часть минуты опоздания, если опоздание меньше 30 минут. В случае опоздания на 30 минут и более экипаж не допускается на старт СУ. В случае одновременного старта для экипажа, опоздавшего на старт, норматив отсчитывается от назначенного времени старта.
- 16.5. На старте СУ экипаж должен находиться на борту автомобиля в полном составе и выполнить требования безопасности. Нарушения данного требования пенализируются отказом в старте на СУ.
- 16.6. На старте СУ автомобиль с экипажем на борту останавливается перед красным знаком "Старт". Экипажу отмечается время прибытия на судейский пункт и назначается время

старта. Судья фиксирует предписанное время старта и начинает громкий обратный отсчет секунд 30-15-10 и последние пять секунд последовательно 5-4-3-2-1 с одновременным дублированием отсчета сигналами, воспринимаемыми визуально (пальцы руки, таблички, перекидные часы и т.п.). По истечении последних пяти секунд, дается стартовый сигнал, после которого автомобиль должен стартовать.

В случае наличия средств электронного хронометража (дисплея, электронных часов) экипаж стартуется самостоятельно в предписанное время старта.

Процедура старта оговаривается в Регламенте соревнования.

- 16.7. В случае раздельного старта, если экипаж не стартуется в течение 20 секунд после стартового сигнала, налагается пенализация 2 минуты.
- 16.8. Время старта на СУ может быть изменено только по решению судьи.
- 16.9. Фальстарт (начало движения до подачи стартовой команды) пенализируется 2 минутами.
- 16.10. Экипаж, не стартовавший на СУ в течение 5 минут после подачи стартового сигнала, пенализируется незачетом СУ.
- 16.11. Временем финиша экипажа на СУ является момент пересечения линии финиша любой неотъемлемой частью автомобиля. Обязательным условием является нахождение в автомобиле в момент финиша всех членов экипажа, выполнивших требования безопасности, то есть время финиша фиксируется судьями только после выполнения этого требования. Руководитель гонки пенализирует экипаж, нарушивший требования безопасности на финише СУ.
- 16.12. После пересечения линии финиша экипаж должен остановиться у знака «СТОП» и получить отметку.
- 16.13. Организатор размещением судейских пунктов «СТАРТ» и «ФИНИШ» должен обеспечить возможность экипажам и судьям выполнить описанные выше условия.

СТАТЬЯ XVII. КОНТРОЛЬНЫЕ ЗОНЫ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ

- 17.1. Все судейские пункты, т.е. пункты контроля времени (КВ), старт и финиш специальных участков (СУ), пункты контроля прохождения (КП), рекомендуется обозначать знаками согласно Приложению 1 к настоящим Правилам. В случае отсутствия знаков в Регламенте соревнования должно быть описание обозначения судейских пунктов, позволяющее участникам однозначно их идентифицировать.
- 17.2. Въезжать и покидать контрольную зону экипажи должны в том направлении, которое указано в Приложении 1 к настоящим Правилам. После получения отметки повторный въезд в эту контрольную зону запрещается. Нарушение пенализируется 1 часом.
- 17.3. Экипажи обязаны подчиняться указаниям судей. В случае неподчинения экипаж может быть пенализирован решением КСК. Экипаж вправе потребовать от судьи внесения в контрольную карту отметки (время и место) о выполнении указаний, которые могут привести к пенализации данного экипажа. Судьи не имеют права отказать экипажу в данной отметке.
- 17.4. Судьи не должны давать экипажам никаких комментариев относительно времени их отметки, регламента, маршрута и выполнения расписания.
- 17.5. КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ (КВ)
 - 17.5.1. На судейском пункте контроля времени (КВ) отмечается точное время прибытия (при наличии контрольной карты) - то время, когда член экипажа подал контрольную карту судье. Данные заносятся в протокол/контрольную карту только в том случае, если автомобиль и все члены экипажа находятся в контрольной зоне в непосредственной близости от судейского пункта.
 - 17.5.2. Время отметки на КВ определяется с точностью до целой минуты в

следующем виде: от 00ч 01мин до 24ч 00мин.

- 17.5.3. Расчет времени прибытия в контрольную зону – обязанность только экипажей, которые имеют право сверяться с официальными часами судейского пункта.
- 17.5.4. Для расчета времени отметки на КВ необходимо ко времени старта на дорожную секцию прибавить норму времени, отпущенную на проезд данной секции. Временем старта на дорожную секцию является либо время отметки на предыдущем КВ, либо время финиша без учета секунд (для дорожных секций, расположенных между СУ).
- 17.5.5. Процедура получения отметки экипажем на судейском пункте начинается с того момента, когда автомобиль проезжает желтые знаки начала Зоны контроля.
- 17.5.6. Экипажу запрещено останавливаться между желтыми знаками и судейским пунктом.
- 17.5.7. Процедура получения отметки выполнена правильно, если в течение расчетной либо предшествующей ей минуты автомобиль въехал в контрольную зону и в течение расчетной минуты любой член экипажа подал контрольную карту судье.

Пример:

время финиша экипажа на СУ - 18:48:35.

норма времени на дорожную секцию - 10 мин.

расчетное время отметки - 18:58

Экипаж обязан въехать в контрольную зону между 18:57:00 и 18:58:59 и подать КК между 18:58:00 и 18:58:59.

- 17.5.8. Любое различие между расчетным временем отметки и реальным временем отметки пенализируется в размере:
 - 1 минута пенализации за каждую 1 минуту или часть минуты опоздания,
 - 2 минуты пенализации за каждую 1 минуту или часть минуты опережения.
- 17.5.9. Пенализация, начисленная на дорожных секциях, прибавляется ко времени прохождения последующего СУ, а в случае отсутствия последующего СУ – ко времени прохождения предыдущего СУ.

17.6. КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ (КП)

- 17.6.1. Для контроля за соблюдением экипажами маршрута на трассе могут быть расположены пункты КП (контроля прохождения). Местоположение и порядковые номера КП указываются в дорожной книге. Рекомендуется каждый пункт КП обозначать координатами GPS.
- 17.6.2. КП могут быть организованы как судейские пункты или как контрольные точки (КТ) (без присутствия судей). В любом случае процедура контроля прохождения экипажем таких пунктов и получения отметки должна быть подробно и однозначно прописана в Регламенте соревнования. Пенализация за непрохождение контрольного пункта и/или невыполнение оговоренной процедуры отметки указывается в Регламенте соревнования.
- 17.6.3. Для контроля GPS-трека или контроля взятия КП в случае использования электронной отметки КП, организатор может применять специальные контрольные приборы. Применение приборов должно оговариваться в Регламенте соревнования.
- 17.6.4. Пункт КП может быть обозначен знаками согласно Приложению 1 к настоящим Правилам.
- 17.6.5. В случае применения КТ для контроля прохождения, рекомендуется обозначение КТ краской на стационарных предметах, знак и/или номер КТ

должны быть четко читаемыми на контрастном фоне. Рекомендуется обозначать КТ дополнительно явным образом на местности – отмечать сигнальной лентой деревья и т.п. Организатор должен иметь контрольные фотографии всех подобных КТ.

17.6.6. Время закрытия судейского пункта КП определяется Регламентом соревнования.

17.6.7. Пенализация за пропуск КП:

17.6.7.1. на линейном СУ – незачет СУ, если иное не оговорено в Регламенте Соревнования. В любом случае, на линейном СУ пропуск как минимум 50% КП должен пенализироваться незачетом СУ.

17.6.7.2. на навигационном СУ – в Регламенте соревнования должно оговариваться минимальное количество КП (КТ), на которых необходимо получить отметку (зафиксировать прохождение) для зачета на СУ, и это количество не должно быть менее 10% от общего числа КП (КТ).

17.6.8. На трассе соревнования также могут располагаться пункты скрытого контроля прохождения (СКП), не указанные в дорожной книге. Такие судейские пункты располагаются на трассе таким образом, чтобы маршрут всех участников (с учетом соблюдения ширины коридора) обязательно предполагал проезд через них. Обозначение и процедура отметки на таких пунктах оговаривается Регламентом соревнования.

17.7. КОНТРОЛЬ СКОРОСТИ

17.7.1. На трассе трофи-рейда могут быть применены зоны ограничения скорости (ОС), где ограничивается скорость движения автомобилей участников. Все зоны ОС и лимит скорости должны быть обозначены в дорожной книге и могут контролироваться организатором. Способ контроля оговаривается в Регламенте соревнования. Превышение скорости в зоне ОС сверх разрешенного лимита пенализируется:

10 - 20 км/час - 15 минут;

21 - 40 км/час - 60 минут;

свыше 40 км/час - 180 минут.

СТАТЬЯ XVIII. СХОДЫ. ЭВАКУАЦИЯ

18.1. Экипаж, выбывший из соревнования по причине схода, обязан информировать об этом при первой возможности официальных лиц соревнования любыми доступными для него способами.

18.2. Условия, сроки эвакуации техники и членов экипажа силами организатора оговариваются в Регламенте соревнования. В случае наличия эвакуации она должна быть обеспечена как минимум:

- для техники: до ближайшей дороги с покрытием;
- для всех членов экипажа: до лагеря соревнования.

18.3. Эвакуация техники собственными силами участников разрешена только после получения разрешения официальных лиц соревнования.

СТАТЬЯ XIX. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК (ЗП)

- 19.1. Режим закрытого парка действует:
- с момента въезда автомобиля в предстартовую зону, зону регруппинга или зону закрытого парка до момента выезда из этих зон;
 - с момента въезда автомобиля в зону контроля судейского пункта до момента выезда из нее;
 - с момента, когда автомобиль прибудет в закрытый парк на финише трофи-рейда, до истечения времени установленных сроков подачи протестов и объявления решения руководителя гонки о снятии режима закрытого парка.
- 19.2. Любое нарушение режима закрытого парка наказывается в соответствии с Таблицей пенализаций (Приложение №2 к настоящим Правилам).
- 19.3. В порядке исключения, с разрешения руководителя гонки, в закрытом парке, перед стартом, в зоне регруппинга и после завершения СУ/дорожной секции экипажи могут:
- сменить одно или два колеса, используя инструменты, находящиеся в автомобиле;
 - сменить лобовое стекло с посторонней помощью.
- Данные ремонтные работы необходимо закончить до назначенного времени старта данного экипажа. Задержка пенализируется в размере одной минуты штрафного времени за каждую минуту или часть минуты.
- 19.4. В ЗП могут находиться: официальные лица, выполняющие свои служебные обязанности; члены экипажей только по разрешению или по требованию официальных лиц. Иные лица допускаются только по разрешению руководителя гонки.
- 19.5. Как только автомобиль въезжает в ЗП, все члены экипажа должны немедленно его покинуть; запрещено входить в ЗП повторно. Как исключение, экипажу может быть разрешен повторный вход в ЗП с целью забрать личные вещи из автомобиля в сопровождении официальных лиц.
- 19.6. В ЗП разрешается заводить автомобиль с помощью внешнего аккумулятора, который затем не разрешается брать на борт автомобиля.
- 19.7. Если технический комиссар решит, что состояние автомобиля, находящегося в ЗП, представляет угрозу безопасности, то в присутствии технического комиссара такой автомобиль должен быть отремонтирован. В этом случае, время, которое будет затрачено на ремонт автомобиля, рассматривается как опоздание на дорожной секции. Для предотвращения нагона времени экипажем, ему будет назначено новое стартовое время.
- 19.8. Для выезда автомобиля из ЗП перед стартом или после регруппинга экипажам разрешен вход в ЗП за 10 минут до предписанного времени. Если ЗП регруппинга не превышает 30-ти минут, экипажи могут оставаться в этом парке регруппинга.

СТАТЬЯ XX. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

Система и порядок определения результатов должны быть четко оговорены в Регламенте соревнования, при этом:

- 20.1. Для соревнований без применения системы начисления очков (баллов) за отметку на КП (КТ):
- 20.1.1. Спортивный результат экипажа на СУ определяется как выполнение норматива СУ с учетом времени прохождения СУ и всех пенализаций временного выражения (в том числе пенализации за отсутствие отметок КП, опоздание на старт, нарушение требований безопасности и др.).
- 20.1.2. Экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке возрастания результатом - вторым, и т.д.
- 20.1.3. При равенстве результатов у двух и более экипажей, эти экипажи делят

- соответствующие места между собой, если иное не определено Регламентом соревнования.
- 20.1.4. Победителем соревнования становится экипаж с минимальным результатом по сумме результатов всех СУ соревнования, экипаж со следующим в порядке возрастания результатом – вторым, и т.д.
- 20.1.5. В случае равенства результатов, преимущество имеет экипаж, занявший лучшее место на последнем СУ, при дальнейшем равенстве – на предпоследнем СУ и т.д., если иное не определено Регламентом соревнования.
- 20.2. Для соревнований с применением системы начисления очков (баллов) за отметку на КП (КТ):
- 20.2.1. Спортивный результат экипажа на СУ определяется как сумма набранных очков (баллов) за затраченный период времени с добавлением к затраченному времени всех пенализаций временного выражения и вычитанием из суммы очков (баллов) пенализаций, выраженных в очках (баллах) (в том числе пенализации за отсутствие отметок КП, опоздание на старт, нарушение требований безопасности и др.).
- 20.2.2. Порядок начисления очков (баллов) (например, за отметку КТ), а также пенализации, выраженные лишением экипажа определенного количества набранных очков (баллов), должны быть подробно оговорены в Регламенте соревнования.
- 20.2.3. Экипаж с максимальным количеством набранных очков (баллов) и минимальным временем будет объявлен победителем СУ, экипаж со следующим в порядке возрастания результатом - вторым, и т.д. Приоритетное значение имеет количество набранных очков (баллов).
- 20.2.4. При равенстве результатов у двух и более экипажей, эти экипажи делят соответствующие места между собой, если иное не определено Регламентом соревнования.
- 20.2.5. Победителем соревнования становится экипаж с максимальным количеством набранных очков (баллов) и минимальным временем по сумме результатов всех СУ соревнования, экипаж со следующим в порядке убывания результатом - вторым, и т.д. Приоритетное значение имеет количество набранных очков (баллов).
- 20.2.6. В случае равенства результатов, преимущество имеет экипаж, занявший лучшее место на последнем СУ, при дальнейшем равенстве – на предпоследнем СУ и т.д., если иное не определено Регламентом соревнования.
- 20.3. Для соревнований с применением системы начисления очков по Таблице начисления очков:
- 20.3.1. Таблица начисления очков определяется:
- Для одноэтапных соревнований – Регламентом соревнования;
 - Для многоэтапных соревнований – Общим регламентом многоэтапного соревнования.
- 20.3.2. Спортивный результат экипажа на отдельном СУ определяется согласно п.20.1.1 либо п.20.2.1 настоящего Правил, что должно быть оговорено в Регламенте соревнования.
- 20.3.3. За каждый СУ экипажам в соответствии с занятыми местами начисляются за данный СУ зачетные очки согласно Таблице начисления очков. В случае равенства мест у нескольких экипажей – очки начисляются как среднее арифметическое. В случае незачета СУ – очки не начисляются (0 очков).
- 20.3.4. Результатом экипажа на соревновании является сумма очков, набранная

экипажем на всех СУ. Места между экипажами распределяются в порядке уменьшения очков.

20.3.5. В случае равенства результатов, преимущество имеет экипаж, занявший лучшее место на последнем СУ, при дальнейшем равенстве – на предпоследнем СУ и т.д., если иное не определено Регламентом соревнования.

20.4. В зависимости от уровня сложности отдельного СУ, Регламентом соревнования могут быть определены коэффициенты сложности СУ (понижающие либо повышающие), при этом результат экипажа на таком СУ при подведении итогов соревнования умножается на соответствующий коэффициент.

СТАТЬЯ XXI. ШТРАФЫ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ

21.1. Таблица пенализаций приведена в Приложении 2 к настоящим Правилам. В Регламенте соревнования могут быть введены дополнительные штрафы и пенализации, не противоречащие данным Правилам и СК БАФ.

21.2. Все денежные штрафы должны быть уплачены участником в соответствии с СК БАФ.

21.3. Любое нарушение, не указанное в Таблице пенализаций, рассматривается руководителем гонки.

СТАТЬЯ XXII. ПРОТЕСТЫ. АПЕЛЛЯЦИИ

22.1. Протесты и апелляции подаются в соответствии с СК БАФ.

СТАТЬЯ XXIII. ЭКОЛОГИЯ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

23.1. Запрещено сливать нефтепродукты и технические жидкости на землю и в водоемы, а также оставлять после себя следы ремонта. Замененные запчасти, колеса и аккумуляторы надлежит забирать с собой. Также запрещается выбрасывание, сжигание и/или закапывание какого-либо мусора, любое загрязнение местности и нанесение любого другого ущерба природе. Невыполнение данных требований пенализируется исключением из соревнования.

23.2. Запрещается крепить трос за дерево без использования коррозийной стропы (ремня шириной не менее 60 мм, исключая повреждение коры дерева), независимо от того, является ли дерево, к которому крепится трос, живым или мертвым. Запрещается любой другой контакт троса лебедки с деревом без использования защитного материала, не допускающего повреждения дерева. Пенализация за нарушение данного требования:

- Первое нарушение – 1 час и денежный штраф;
- Второе нарушение – незачет СУ и денежный штраф;
- Третье нарушение – исключение из соревнования решением руководителя гонки.

23.3. Запрещается валка живых деревьев любым способом, порча деревьев и кустарников, муравейников и т.д. Пенализация за нарушение данного требования:

- Первое нарушение – 1 час и денежный штраф;
- Второе нарушение – незачет СУ и денежный штраф;
- Третье нарушение – исключение из соревнования решением руководителя гонки.

23.4. На протяжении всего соревнования всем автомобилям, включая автомобили технической поддержки и гостевые, категорически запрещается езда по рекам и озерам, а также мойка транспортных средств ближе 50 метров от рек и водоемов. Проезд существующих бродов, указанных в дорожной книге или явно обозначенных на

местности, производится по наиболее короткой возможной траектории. Пенализация за нарушение данных требований:

- Первое нарушение – 1 час и денежный штраф;
- Второе нарушение – незачет СУ и денежный штраф;
- Третье нарушение – исключение из соревнования решением руководителя гонки.

23.5. Запрещено передвижение людей «на броне» (передвижение членов экипажа или других лиц вне автомобиля - на приступках, подножках, бамперах, крышах и т.д.) вне СУ. Нарушение данного требования влечет пенализацию 1 час и денежный штраф (за каждый факт нарушения).

23.6. Запрещается иметь при себе и/или в автомобиле во время соревнования огнестрельное оружие. Пенализация за нарушение данного требования - исключение из соревнования.

23.7. Каждый член экипажа несет персональную ответственность согласно действующему законодательству Республики Беларусь, в том числе Закону об охране окружающей среды, за свои действия в течение всего соревнования и нанесенный ущерб. Пенализация экипажа и/или уплата денежных штрафов организатору не освобождает членов экипажа от такой ответственности.

СТАТЬЯ XXIV. ПРИЛОЖЕНИЯ

24.1. ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ЗНАКИ КОНТРОЛЯ В ТРОФИ-РЕЙДАХ

24.2. ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИЙ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ЗНАКИ КОНТРОЛЯ В ТРОФИ-РЕЙДАХ

(диаметр знаков – не менее 70 см)

Вид контроля	КОНТРОЛЬНАЯ ЗОНА		
	Начало зоны контроля (знак на желтом фоне)	Обязательная остановка (знак на красном фоне)	Конец зоны контроля (знак на бежевом фоне)
Направление движения			
КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ (КП)			
	← 25-100 м →	← 25-100 м →	
	Отметка Контрольной Карты		
КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ БЕЗ ОТМЕТКИ (КП без отметки)			
	← 100-300 м →		
	Проезд через створ без остановки		
КОНТРОЛЬ СКОРОСТИ (КС)			
	← 25 м →	← 25-50 м →	
	Отметка Контрольной Карты		
КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ (чистое КВ)			
	← 25-100 м →	← 25-100 м →	
	Отметка Контрольной Карты		
КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ (КВ) Совмещенный со стартом СУ			
	← 25-100 м →	← 25-200 м →	← 25-100 м →
	Отметка Контрольной Карты		Отметка времени старта в Контрольной Карте
КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ (КВ) Совмещенный со стартом этапа		 	
	← 25-100 м →	← 25-100 м →	
	Отметка времени старта в Контрольной Карте		
КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ (КВ) совмещенный с финишем СУ			
	← 25-100 м →	← 25-300 м →	← 25-100 м →
	Финиш СУ (линия хронометража) БЕЗ ОСТАНОВКИ !		СТОП Отметка времени финиша в Контрольной Карте
ЗОНА ЗАПРАВКИ			

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИЙ

Нарушение	Пункт Правил	Санкции БАФ	Отказ в старте	Незачет СУ	Исключение из соревнования	Пенализация	Денежный штраф (% от заявочного взноса)	Решение руководителя гонки
Отсутствие на брифинге	Ст.1						10%	
Несоответствие автомобиля заявленному классу (зачетной группе)	П.3.4		X		X			X
Управление а/м членом экипажа, не имеющим водительского удостоверения	П.4.3				X			X
Обман, подлог, некорректное или неспортивное поведение (в т.ч. нарушение численного состава экипажа)	П.4.4	X	X	X	X	X	X	X
Отсутствие или неправильное расположение эмблем/ стартового номера	П.6.4						10%	
1 нарушение							50%	
2 нарушение					X			X
3 нарушение								
Отсутствие обозначения ФИО	П.6.5						10%	
Нарушение порядка личной идентификации членов экипажа	П.6.6						10%	
Отказ от прохождения или неудовлетворительные результаты медицинского контроля члена экипажа	П.8.2			X	X			X
Прохождение АП и ТИ вне расписания, но в рамках их работы	П.9.2						20-50%	
Непрохождение АП и/или ТИ	П.9.3		X					
Прохождение АП и ТИ вне рамок их работы	П.9.4						дополнительный денежный взнос 50%	
Непрохождение заключительной ТИ	П.9.6.11				X			X
Передвижение а/м участников, не имеющих допуска к участию в дорожном движении, по дорогам общего пользования вне СУ	П.11.1				X	X		X
Проезд через любой судейский пункт на буксире (за каждое нарушение)	П.12.2					1 час		
Нарушение, касающееся сервиса	П.12.4.2				X	X		X
Нарушения, касающиеся действий в аварийной ситуации	П.13.2.4	X		X	X	X	X	X
Зафиксированное нарушение ПДД	П.13.8			X	X	X	X	X
Отсутствие отметок или не предъявление Контрольной Карты на любом судейском пункте	П.14.2			X	X	X		X
Самовольные исправления или изменение данных в Контрольной Карте	П.14.3			X	X	X		X
Несдача Контрольной Карты	П.14.5			X	X	X		X
Несоблюдение маршрута СУ	П.15.2			X		X		X
Превышение норматива на СУ	П.15.3			X		Регламент		
Нарушение требований безопасности на СУ (за каждое нарушение)	П.15.4					1 час		

Нарушение	Пункт Правил	Санкции БАФ	Отказ в старте	Незачет СУ	Исключение из соревнования	Пенализация	Денежный штраф (% от заявочного взноса)	Решение руководителя гонки
Выезд на трассу СУ до закрытия финиша без разрешения руководителя гонки	П.15.7			X	X			X
Опоздание на старт СУ более 30 минут в случае, если порядок прохождения нескольких СУ строго определен Регламентом	П.15.12		X			Регламент		
Преднамеренное блокирование проезда или препятствование обгону	П.15.16			X	X	X		X
Опоздание на старт СУ: до 30 минут (включительно) свыше 30 минут	П.16.4		На данном СУ			1 мин. за каждую минуту или часть минуты опоздания		
Нарушение требований безопасности на старте СУ	П.16.5		На данном СУ					
Экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала	П.16.7					2 мин.		
Фальстарт	П.16.9					2 мин.		
Экипаж не стартует в течение 5 минут после стартового сигнала	П.16.10			X				
Нарушение требований безопасности на финише СУ	П.16.11					1 час		X
Нарушение правил проезда через контрольную зону	П.17.2					1 час		
Невыполнение указаний судей	П.17.3			X	X	X		X
Отклонение от расчетного времени отметки на КВ: опоздание опережение	П.17.5.8					1 мин. за каждую 1 минуту или часть минуты опоздания 2 мин. за каждую 1 минуту или часть минуты опережения		
Непрохождение контрольного пункта и/или невыполнение оговоренной процедуры отметки КП/КТ	П.17.6.2					Регламент		
Превышение скорости в зоне ОС сверх разрешенного лимита на 10 - 20 км/час на 21 - 40 км/час свыше 41 км/час	П.17.7.1					15 мин. 1 час 3 часа		
Нарушение режима Закрытого парка	П.19.2			X	X	3 часа минимум		X

Нарушение	Пункт Правил	Санкции БАФ	Отказ в старте	Незачет СУ	Исключение из соревнования	Пенализация	Денежный штраф (% от заявочного взноса)	Решение руководителя гонки
Задержка ремонтных работ в зоне регруппинга	П.19.3					1 мин. за каждую минуту или часть минуты		X
Преднамеренный слив нефтепродуктов и технических жидкостей на землю и в водоемы, оставление после себя следов ремонта, любое загрязнение местности и т.д.	П.23.1				X			
Использование лебедки без коррозийной стропы:	П.23.2							
1-е нарушение						1 час	X	
2-е нарушение				X			X	
3-е нарушение					X			X
Валка живых деревьев любым способом, порча деревьев и кустарников, муравейников и т.д.:	П.23.3							
1-е нарушение						1 час	X	
2-е нарушение				X			X	
3-е нарушение					X			X
Езда по рекам и озерам, мойка транспортных средств ближе 50 метров от рек и водоемов (кроме проезда существующих бродов, указанных в дорожной книге или явно обозначенных на местности, по наиболее короткой возможной траектории):	П.23.4							
1-е нарушение						1 час	X	
2-е нарушение				X			X	
3-е нарушение					X			X
Передвижение людей «на броне» вне СУ (за каждое нарушение)	П.23.5					1 час	X	
Наличие огнестрельного оружия при себе и/или в автомобиле во время соревнования	П.23.6				X			