



**УТВЕРЖДЕНО**

Решением Президиума  
Объединение  
ОО «Белорусская автомобильная  
федерация» от 23.03.2020



**ПРАВИЛА**  
**организации и проведения соревнований**  
**по джип-триалу**  
**(ШЦДТ-2020)**

Минск 2020 г.

## ВВЕДЕНИЕ

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

Соревнования по джип-триалу проводятся в соответствии с Национальными правилами организации и проведения соревнований по автомобильному спорту (далее – Спортивный кодекс Белорусской автомобильной федерации (СК БАФ)) и регламентами соответствующих соревнований.

Официальным текстом настоящих правил является текст, опубликованный в сети интернет на официальном сайте БАФ [www.baf.by](http://www.baf.by)

Настоящие Правила вступают в силу с 1 апреля 2020 года.

## СТАТЬЯ 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТЕРМИНОЛОГИЯ

- 1.1. **Джип-триал** – соревнование по автомобильному спорту, проходящее на закрытой естественной или искусственной трассе, расположенной на сильно пересеченной местности и разделенной на зачетные секции. Основным соревновательным фактором джип-триала является преодоление препятствий, обозначенных расположенными на трассе курсовыми воротами (либо иным способом) с минимальным количеством штрафных очков (пенализаций) и за установленное время, не превышающее отведенный лимит.
- 1.2. **Трасса джип-триала** – это совокупность всех зачетных секций, которые предписано пройти экипажу за время проведения соревнования.
- 1.3. **Время проведения джип-триала** – любое соревнование начинается с административных проверок и/или технической инспекции и заканчивается одним из самых поздних моментов, определяемых СК БАФ.
- 1.4. **Спортивный технический паспорт (СТП)** – документ установленной формы, выданный БАФ, иной НАФ или ФИА, позволяющий идентифицировать конкретный автомобиль. СТП содержит основные сведения об автомобиле, фотографии его внешнего вида, сведения о владельце, а также отметки технических комиссаров об участии автомобиля в соревнованиях, выявленных при технических инспекциях замечаниях и их устранении.
- 1.5. **Экипаж** – заявленное количество спортсменов для участия на одном транспортном средстве, регистрируемых как первый и/или второй водители. Состав экипажа определяется Регламентом соревнования.
- 1.6. **Закрытый парк (ЗП)** – зона, в которой любой ремонт, заправка и внешняя помощь запрещены, за исключением случаев, специально предусмотренных данными Правилами и Регламентом соревнования.
- 1.7. **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.Бюллетени рекомендуется издавать на бумаге желтого цвета.
- 1.8. **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.
- 1.9. **Контрольная карта (Карнет)** – печатная форма, выдаваемая организатором, в которой указывается количество зачетных секций, а также фиксируются факт прохождения, пенализации (штрафные очки) и время прохождения экипажем каждой зачетной секции.

- 1.10. Ремонтные работы (ремонт)** – исправление повреждений, замена элементов, деталей и агрегатов, починка, а также любые регулировочные, смазочные, диагностические, заправочные работы и техническое обслуживание, проводимые силами экипажа с возможным привлечением членов других соревнующихся экипажей и с использованием материалов и инструментов, находящихся на борту соревнующихся автомобилей.
- 1.11. Сервис** – неограниченные работы с автомобилем, участвующим в соревновании. Сервис может производиться только в сервисных парках.
- Экипаж, без применения внешней помощи и используя только имеющийся на борту инструмент и запасные части, может выполнять ремонт и обслуживание автомобиля в любое время, за исключением случаев, когда это запрещено настоящими Правилами и Регламентом соревнования.
- 1.12. Парк сервиса** – территория, выделенная и обозначенная организатором для проведения сервиса.
- 1.13. Зачетная секция (секция)** – часть трассы соревнования, обозначенная ограничительной лентой. Зачетная секция включает в себя огороженную территорию, на которой установлены ограничительные ворота, а также стартовый и финишный коридоры движения.
- 1.14. Створ ворот** – условная линия, связывающая две ограничительные вешки ворот или точки на грунте, в которые были изначально установлены эти вешки.
- 1.15. Ограничительные ворота** – пространство между двумя ограничительными вешками, установленными вертикально на поверхности трассы. Ограничительные ворота подразделяются на стартовые, финишные и курсовые и обозначаются следующим образом: левая по ходу движения вешка, имеющая специальную маркировку цветом, определяет правильное направление движения автомобиля при прохождении ворот (она должна остаться слева по ходу движения автомобиля). Кроме того, на левой по ходу движения вешке могут находиться флажки с номером, соответствующим порядковому номеру ворот. Ворота для автомобилей разных классов (зачетных групп) могут быть обозначены маркировками разных цветов. Способ обозначения ограничительных ворот определяется Регламентом соревнования.
- 1.16. Посторонняя помощь** – любое действие третьих лиц, способное повлиять на результат экипажа, находящегося в зачетной секции, которым экипаж воспользовался. Запрещается использование любых устройств передачи и приема информации, за исключением коммуникации между членами экипажа.
- 1.17. Касание ограничительной вешки** – контакт какой-либо части автомобиля с вешкой, который не приводит к её сбитию.
- 1.18. Сбитие ограничительной вешки (наезд на ограничительную вешку)** – контакт какой-либо части автомобиля с вешкой, повлекший любое из указанных последствий:
- падение вешки на грунт;
  - касание вешкой грунта не менее, чем в двух точках;
  - поломка (нарушение целостности структуры) вешки.
- К сбитию вешки также приравнивается событие, при котором одно из колес прошло вне створа ворот (приравнивается к сбитию вешки на этой стороне ворот).
- 1.19. Старт в зачетной секции** – пересечение любой точкой контура автомобиля створа стартовых ворот. Старт производится с места и выполняется по команде судьи. С момента старта начинается отсчет лимита времени для экипажа в данной зачетной секции.
- 1.20. Лимит времени** – это установленный организатором промежуток времени с момента старта в зачетной секции, в течение которого каждый экипаж должен произвести финиш в зачетной секции.
- 1.21. Изменение направления движения (откат)** – преднамеренное или вынужденное изменение направления движения автомобиля (вперед или назад) на расстояние более 10 см. Если автомобиль двигался в одном направлении, остановился и продолжил движение в этом же направлении, это не является вторым изменением направления движения. Для факта повторности движения в эту же сторону должно быть прервано движением в противоположном направлении.

Пенализация за изменение направления движения (откат) назначается в соответствии с Регламентом соревнования.

Количество изменений направления движения между последовательным прохождением двух ворот может быть ограничено Регламентом соревнования.

Прохождение ворот, предназначенных для другого класса (зачетной группы), ворот в неправильном направлении и повторное прохождение ворот позволяет после этого делать до прохождения следующих ворот еще такое же количество изменений, которое предусмотрено Регламентом соревнования.

## **СТАТЬЯ 2. 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,
  - комиссар по маршруту,
  - главный врач,
  - технический комиссар;
- программа соревнования;
- официальное время соревнования;
- особенности классификации (определения результатов соревнования);
- время и место публикации результатов (предварительных и официальных);
- 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;
- расположение лагеря соревнования, зон сервиса (если таковые предусмотрены);
- категории и группы, подлежащие награждению;
- другая информация в соответствии с требованиями Правил проведения соревнований по джип-триалу.

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.

## **СТАТЬЯ 3. АВТОМОБИЛИ**

3.1. К соревнованиям по джип-триалу допускаются автомобили, соответствующие Техническим требованиям к автомобилям для джип-триала (ТТ ДТ).

3.2. Автомобили делятся на классы согласно ТТ ДТ.

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 ДТ 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 4. ЭКИПАЖИ**

4.1. К участию в официальных спортивных соревнованиях по джип-триалу 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. К управлению автомобилем в зачетной секции допускается только член экипажа, заявленный как первый водитель.
- 4.4. К участию на одном автомобиле допускается несколько экипажей, если это определено Регламентом соревнования.

При выступлении на одном автомобиле нескольких экипажей участниками должна быть обеспечена возможность их безошибочной идентификации (например, нанесение фамилий (псевдонимов), не актуальные из которых закрываются непрозрачным материалом, или возможность замены стартовых номеров на видном месте).

- 4.5. Любой обман, подлог, в том числе предоставление заведомо ложных сведений об автомобиле и/или экипаже, некорректное или неспортивное поведение, совершенное заявителем или членом экипажа, будет рассматриваться руководителем гонки. За вышеперечисленные действия экипаж, а также экипажи и/или заявители, содействовавшие совершению обмана, могут быть подвергнуты наказаниям в соответствии с СК БАФ, вплоть до исключения из соревнования.

## **СТАТЬЯ 5. СТАРТОВЫЕ НОМЕРА**

- 5.1. Для определения стартового номера и класса автомобиля, участвующего в соревновании, на автомобиль наносятся стартовые номера.

Особенности формирования стартовых номеров (количество знаков, система идентификации того или иного класса и т.п.) определяются Регламентом соревнования.

## **СТАТЬЯ 6. ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ**

- 6.1. Любое лицо, желающее принять участие в соревнованиях, должно отослать в секретариат соревнования заполненную должным образом заявку на участие, сопровождаемую заявочным взносом.
- 6.2. 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 соревновании по джип-триалу.
- 6.3. 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.
- 6.4. 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.
- 6.5. 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.
- 6.6. Заявки, не сопровождаемые заявочным взносом, считаются принятыми условно и могут быть отклонены организатором в любое время до начала соревнования.
- 6.7. Разрешается заменять второго водителя только до завершения административных проверок. Замена первого водителя может производиться в те же сроки только с разрешения организатора. Такое разрешение оформляется в письменном виде и становится неотъемлемой частью заявки.

- 6.8. 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 с соответствующей доплатой/возвратом разницы заявочных взносов соответствующих классов (зачетных групп).
- 6.9. Список заявленных экипажей публикуется в соответствии с Регламентом соревнования.
- 6.10. Заявочные взносы возвращаются полностью:
- участникам, у которых не была принята заявка на участие в соревнованиях;
  - в случае отмены соревнования.
- 6.11. 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 7. ИДЕНТИФИКАЦИЯ. РЕКЛАМА**

- 7.1. Организатор предоставляет каждому экипажу для автомобиля эмблему соревнования и стартовые номера.
- 7.2. Эмблемы соревнования должны включать в себя статус соревнования, официальное название соревнования, символику БАФ (при проведении официальных спортивных соревнований и соревнований, организуемых под эгидой БАФ).
- 7.3. Стартовые номера рекомендуется располагать 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 7.5x3.5 см с шириной штриха не менее 1 см.
- 7.4. 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.
- 7.5. 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 взимается штраф в размере 10% от базового заявочного взноса.
- 7.6. 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.
- 7.7. Размещение рекламы на автомобиле участника регулируется Регламентом соревнования.
- 7.8. 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 обеих бортов автомобиля. За нарушение данного пункта экипаж может быть пенализирован решением руководителя гонки вплоть до отказа в старте.

## **СТАТЬЯ 8. СТРАХОВАНИЕ**

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

## **СТАТЬЯ 9. МЕДИЦИНСКИЙ КОНТРОЛЬ**

- 9.1. 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.
- 9.2. 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 исключения экипажа из соревнования.

## **СТАТЬЯ 10. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ**

- 10.1. Все экипажи, принимающие участие в соревновании по джип-триалу, должны быть представлены на технической инспекции (ТИ) и на административных проверках (АП) как минимум одним членом экипажа, либо заявителем, либо представителем заявителя.
- 10.2. 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.
- 10.3. Любой экипаж, не прошедший АП и/или ТИ, к старту соревнования не допускается.
- 10.4. 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.

### **10.5. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ**

На АП Заявитель обязан предоставить следующие документы:

- лицензия участника (заявителя) БАФ (только для официальных спортивных соревнований);
- лицензия водителя БАФ (только для официальных спортивных соревнований);
- водительское удостоверение соответствующей категории (для первого водителя);
- свидетельство о регистрации автомобиля и/или спортивный технический паспорт БАФ, иной НАФ или ФИА на заявленный автомобиль;
- другие документы, оговоренные в Регламенте соревнования.

### **10.6. ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ**

- 10.6.1. 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.
- 10.6.2. 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.
- 10.6.3. Факт представления автомобиля на ТИ, а также факт его явки на старт любой зачетной секции после прохождения любых проверок расценивается как официальное подтверждение участником соответствия данного автомобиля заявленному классу (зачетной группе) и требованиям безопасности.
- 10.6.4. Представление на ТИ документов и доказательств, подтверждающих соответствие заявленного автомобиля ТТ ДТ, является обязанностью участника.
- 10.6.5. При прохождении предстартовой ТИ, если автомобиль признан несоответствующим требованиям безопасности и/или ТТ ДТ 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 первой зачетной секции), либо перевести автомобиль в другой класс (зачетную группу) или не допустить его к соревнованию.
- 10.6.6. Дополнительные проверки членов экипажа и технического состояния автомобиля (ТИ) могут быть назначены руководителем гонки в любое время на всем протяжении соревнования.
  - 10.6.7. При выявлении на дополнительных технических проверках несоответствия автомобиля заявленному классу (зачетной группе) и/или условиям безопасности, такой автомобиль к старту на следующую зачетную секцию не допускается до устранения выявленных несоответствий, а результаты предыдущих зачетных секций при этом аннулируются.
  - 10.6.8. 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.
  - 10.6.9. Автомобили, не прошедшие ТИ, к участию в соревнованиях не допускаются.
  - 10.6.10. После окончания заездов в зачетных секциях может быть организована заключительная ТИ. В этом случае участники обязаны привести свои автомобили в закрытый парк (ЗП) в место, указанное организатором, для проведения ТИ. Результаты экипажа, уклонившегося от этого предписания, аннулируются решением руководителя гонки.
  - 10.6.11. В ЗП запрещается выполнять любые работы с автомобилем без специального разрешения технического комиссара.
  - 10.6.12. 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.
  - 10.6.13. Автомобили остаются в ЗП с момента их постановки в ЗП после окончания заездов в зачетных секциях 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.
  - 10.6.14. 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 11. КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА (КАРНЕТ)**

- 11.1. Контрольные карты (карнеты) в случае их применения выдаются допущенному к соревнованию экипажу непосредственно перед стартом в зачетных секциях. Рекомендовано выдавать карнеты на брифинге.
- 11.2. Карнет должен предъявляться старшему судье в секции перед стартом в зачетной секции. Каждый экипаж несет ответственность за сохранность карнета.
- 11.3. Любое исправление или изменение данных в карнете пенализируется исключением из соревнования, за исключением случаев, когда это исправление внесено старшим судьей секции и заверено его подписью.
- 11.4. Только экипаж является ответственным за подачу карнета старшему судье секции. Только старшему судье в секции разрешается вносить данные в карнет.
- 11.5. Каждый экипаж, в том числе отказавшийся от дальнейшего участия в соревновании, обязан сдать карнет главному судье-секретарю или Руководителю гонки не позднее 30 минут после своего финиша в последней пройденной зачетной секции. Экипаж, не выполнивший это условие, получает максимальный штраф (пенализацию) за зачетные секции, указанные для прохождения в карнете.
- 11.6. В случае использования на соревновании более одного карнета, организатор должен объявить на брифинге об условиях замены карнета.

## СТАТЬЯ 12. ПРОХОЖДЕНИЕ ЗАЧЕТНЫХ СЕКЦИЙ

- 12.1. Порядок прохождения секций, время и очередность старта в секциях определяется участниками самостоятельно с учетом режима работы зачетных секций и в порядке общей очереди, если иное не установлено Регламентом соревнования, расписанием заездов либо не указано в карнете.
- 12.2. Во всех случаях, кроме непосредственного движения автомобиля в целях въезда/выезда из секции, запрещено нахождение автомобилей участников ближе 3 м к створу стартового/финишного коридоров любой из секций.
- 12.3. Экипаж, въехавший в стартовый коридор секции, этим действием подтверждает свою готовность к старту и должен быть пристегнут ремнями безопасности, в застегнутых шлемах и экипирован, обязан остановиться у стартовых ворот, предъявить карнет (в случае их применения) и стартовать по команде старшего судьи. Экипаж не может покинуть стартовый коридор иначе, чем через створ стартовых ворот. Нарушение процедуры старта пенализируется дисквалификацией в секции. За повреждение (разрушение, нарушение целостности) стартового коридора экипаж может быть пенализирован в соответствии с Регламентом соревнования.
- 12.4. Старт в секции происходит “с места”, с работающим двигателем, по команде старшего судьи. Автомобиль располагается перед створом стартовых ворот. Команда на старт подается старшим судьей сигналом руки (поднятием/отмашкой рукой вверх). Экипаж, не пересекший створ стартовых ворот в течение одной минуты после команды судьи, считается отказавшимся от старта в зачетной секции с соответствующей пенализацией. С момента, когда автомобиль полностью покинул створ стартовых ворот, стартовые ворота приравниваются к пройденным курсовым воротам.
- 12.5. Отсчет времени прохождения секции начинается в момент, когда автомобиль любой своей частью пересекает створ стартовых ворот и заканчивается одним из следующих событий:
  - когда автомобиль полностью покидает створ финишных ворот;
  - когда автомобиль полностью выехал за пределы зачетной секции;
  - отказ от дальнейшей борьбы;
  - истечение лимита времени;
  - применение пенализации, предусматривающей прекращение прохождения секции;
  - в случае форс-мажорных обстоятельств;
  - в иных случаях, предусмотренных Регламентом соревнования.
- 12.6. Экипаж, допустивший фальстарт, пенализируется в соответствии с Регламентом соревнования. При этом экипаж не лишается права стартовать в зачетную секцию.
- 12.7. Порядок прохождения курсовых ворот устанавливается Регламентом соревнования.
- 12.8. При прохождении курсовых ворот вешка, имеющая цветную маркировку, должна быть слева по ходу движения. Количество попыток прохождения курсовых ворот – не ограничено.
- 12.9. При прохождении секции ворота, предназначенные для других классов (зачетных групп), считаются не существующими, однако касание/сбитие вешек этих ворот пенализируются.
- 12.10. Правила прохождения курсовых ворот и условия, при которых они считаются пройденными, оговариваются в Регламенте соревнования.
- 12.11. Организатор определяет лимит времени для каждой секции. Если лимит времени исчерпан, заезд прекращается и секция засчитывается как незавершенная с начислением пенализации, оговоренной в Регламенте соревнования.
- 12.12. При финише в секции (автомобиль полностью покинул секцию через створ финишных ворот), окончании лимита времени, временной остановке заезда или фиксации нарушения, запрещающего дальнейшее движение, старшим судьей подается длинный свисток. Данная команда запрещает любое движение, водитель обязан немедленно остановиться и ждать дальнейших указаний судьи. За повреждение (разрушение, нарушение целостности) финишного коридора экипаж может быть пенализирован в соответствии с Регламентом соревнования.
- 12.13. После завершения прохождения секции автомобиль остается в пределах финишного коридора (в случае невозможности – в месте, указанном старшим судьей), экипаж получает от старшего судьи свою Контрольную карту с внесенными суммой штрафных очков в секции и временем ее прохождения. Результаты, внесенные в карнет, являются предварительными. Член экипажа обязан подтвердить согласие с зафиксированными нарушениями своей подписью в Контрольной карте и/или протоколе старшего судьи. Под угрозой дисквалификации в пройденной секции только после подписи документов автомобиль может продолжить движение.

- 12.14. Разногласия по зафиксированным нарушениям должны быть разрешены незамедлительно и на месте. В случае отказа участника от подписи старшие судьи привлекают для принятия решения Руководителя гонки или спортивных комиссаров. Протесты на принятые таким образом решения не принимаются.
- 12.15. Окончательным результатом экипажа в секции являются официально опубликованные результаты на официальном информационном табло соревнования.

### **СТАТЬЯ 13. ШТРАФНЫЕ ОЧКИ В СЕКЦИИ**

- 13.1. Результатом прохождения зачетной секции является сумма штрафных очков (пенализаций), набранных экипажем при прохождении секции, и время ее прохождения, если иное не установлено Регламентом соревнования.
- 13.2. Если нарушение с большим количеством очков идет вслед за нарушением с меньшим количеством очков – считается только последнее нарушение (например: касание вешки, затем сбитие вешки). Это правило применяется в случае, если между нарушениями не было перемены направления движения и только к одному и тому же объекту, если иное не установлено Регламентом соревнования.
- 13.3. Регламентом соревнования устанавливаются штрафные очки (пенализация):
- за изменение направления движения (откат);
  - за касание вешки курсовых ворот и/или вешки ограждения;
  - за пересечение границы ограждения секции, выезд за пределы секции или разрыв ограждения;
  - за сбитие вешки курсовых ворот, вешки ограждения и ограничительной ленты;
  - за непройденные курсовые ворота;
  - за незавершенную секцию и случаи, в которых секция считается незавершенной. При этом пенализация за незавершение секции не отменяет пенализацию за нарушение, повлекшее незавершение секции;
  - за непрохождение секции.

Регламентом соревнования могут быть установлены и иные пенализации.

### **СТАТЬЯ 14. ПОСТОРОННЯЯ ПОМОЩЬ**

- 14.1. Во время прохождения секции участникам запрещается использование любых устройств передачи и приема информации, за исключением коммуникации между членами экипажа.
- 14.2. В случае установления факта посторонней помощи экипажу при прохождении секции, результат экипажа в этой секции аннулируется и заменяется пенализацией в соответствии с Регламентом соревнования.

### **СТАТЬЯ 15. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК**

- 15.1. Автомобили в ЗП подчиняются «режиму ЗП» (любой вид ремонта или дозаправка запрещены).
- 15.2. «Режим ЗП» действует:
- с момента, когда автомобиль прибудет в ЗП на финише соревнования, до момента истечения времени установленных сроков подачи протестов, и объявления решения спортивных комиссаров о снятии «режима ЗП»;
  - при постановке автомобиля в ЗП согласно расписанию соревнования при многодневном соревновании.
- 15.3. Любое нарушение правил ЗП может привести к штрафу, установленному Регламентом соревнования. В случае неоднократного нарушения экипаж может быть исключен из соревнования.
- 15.4. Как только автомобиль будет поставлен в ЗП, все члены экипажа должны немедленно его покинуть. Запрещено входить в ЗП повторно. Как исключение, экипажу может быть разрешен повторный вход в ЗП в сопровождении официальных лиц.
- 15.5. Никто не может находиться в ЗП, за исключением официальных лиц, выполняющих свои служебные обязанности.

15.6. Режим ЗП регулируется расписанием, опубликованным руководителем гонки. Расписание может изменяться в процессе проведения соревнования, о чем должно быть сообщено дополнительно.

## **СТАТЬЯ 16. КЛАССИФИКАЦИЯ (РЕЗУЛЬТАТЫ)**

Руководитель гонки несет ответственность за своевременную и правильную классификацию во время соревнования.

- 16.1. Результат экипажа определяется путем сложения штрафных очков, полученных при прохождении секций, и пенализаций за нарушения вне секций в течение соревнования.
- 16.2. Занятое место экипажа определяется в порядке увеличения суммы штрафных очков, полученных в зачетных секциях соревнований, и пенализаций за нарушения вне секций в течение соревнования. Экипаж с минимальным результатом в своем классе (зачетной группе) будет объявлен победителем, экипаж со следующим минимальным результатом – вторым, и т.д.
- 16.3. При равенстве суммы штрафных очков и пенализаций у двух и более экипажей преимущество определяется по наименьшему суммарному времени, затраченному на преодоление зачетных секций. Время в секциях определяются с точностью до секунды. При дальнейшем равенстве преимущество отдается экипажу, показавшему минимальное время прохождения секции в данном соревновании.
- 16.4. Официальные результаты соревнований должны публиковаться на официальном табло информации не позднее, чем через 120 минут после завершения работы последней секции.

## **СТАТЬЯ 17. БЕЗОПАСНОСТЬ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СОРЕВНОВАНИЯ**

- 17.1. Ознакомление участников с трассой (зачетными секциями) проводится пешком, в присутствии судей или официальных лиц соревнования. Ознакомление с секцией происходит в порядке, предусмотренном Регламентом соревнования.
- 17.2. В непосредственной близости от трассы организатор обязан предусмотреть место для организации сервис-парка, на территории которого производится размещение участников, стоянка техники и проведение ремонтных работ. Расстояние от сервис-парка соревнования, официального информационного табло или штаба соревнования до наиболее отдаленной секции не должно превышать 1500 м.
- 17.3. В зоне сервис-парка участникам разрешены любые виды ремонтных и сервисных работ при соблюдении норм противопожарной, санитарной и экологической безопасности.
- 17.4. Скорость движения автомобилей на территории проведения соревнования, за исключением зачетных секций, ограничивается 10 км/ч.
- 17.5. Организатор может предусмотреть в Регламенте соревнования пенализации за проведение ремонтных и сервисных работ за пределами сервис-парка и передвижение автомобилей в зоне проведения соревнования (нарушение скоростного режима и т.д.).
- 17.6. Во время движения в зачетной секции все члены экипажа должны находиться в автомобиле, пристегнутые ремнями безопасности и в застегнутых шлемах.
- 17.7. Экипажу, проходящему зачетную секцию, запрещается:
  - снимать или расстегивать защитные шлемы;
  - производить любые манипуляции с ремнями безопасности (отстегивать, подныривать под них, снимать плечевые лямки и т.д.);
  - открывать двери;
  - покидать автомобиль.

Исключение составляют аварийные ситуации – опрокидывание или возгорание, а также прямое указание судей.

Пенализации за указанные нарушения предусматриваются Регламентом соревнования.

## **СТАТЬЯ 18. ПРОТЕСТЫ. АПЕЛЛЯЦИИ**

- 18.1. Протесты и апелляции подаются в соответствии с СК БАФ.

## СТАТЬЯ 19. ПРИЛОЖЕНИЯ

### 19.1. ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИЙ

Нарушение	Основание (пункт ППДТ)	Пенализация	Регламент соревнования	Решение Руководителя гонки
Отсутствие на брифинге	п.1.8 ППДТ		x	
Нарушение правил идентификации экипажа (неправильное расположение или отсутствие эмблем соревнования / стартового номера)	п.7.4 ППДТ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ при первом нарушении – штраф в размере 10% от базового заявочного взноса,</li> <li>▪ при втором нарушении – штраф в размере 50% от базового заявочного взноса,</li> <li>▪ при третьем нарушении – исключение из соревнования</li> </ul>		x
Нарушение правил размещения рекламы	п.7.8 ППДТ			x
Отказ от прохождения или неудовлетворительные результаты медицинского контроля члена экипажа	п.9.2 ППДТ	исключение из соревнования		x
Самовольные исправления или изменение данных в контрольной карте (карнете)	п.11.3 ППДТ	исключение из соревнования		
Несдача карнета	п.11.5 ППДТ		x	
Нарушение процедуры старта в секции	п.12.3 ППДТ	дисквалификация в секции	x	
Повреждение стартового или финишного коридоров секции	п.12.3 ППДТ		x	
Отказ от старта в секции	п.12.4 ППДТ		x	
Фальстарт	п.12.6 ППДТ		x	
Истечение лимита времени	п.12.11 ППДТ		x	
Изменение направления движения (откат)	п.13.3 ППДТ		x	
Касание вешки курсовых ворот и/или вешки ограждения	п.13.3 ППДТ		x	
Пересечение границы ограждения секции, выезд за пределы секции или разрыв ограждения	п.13.3 ППДТ		x	
Сбитие вешки курсовых ворот, вешки ограждения и ограничительной ленты	п.13.3 ППДТ		x	
Непройденные курсовые ворота	п.13.3 ППДТ		x	

Нарушение	Основание (пункт ППДТ)	Пенализация	Регламент соревнования	Решение Руководителя гонки
Незавершенная секция	п.13.3 ППДТ		X	
Непрохождение секции	п.13.3 ППДТ		X	
Посторонняя помощь	п.14.2 ППДТ		X	
Нарушение правил ЗП	п.15.3 ППДТ		X	X
Ремонт, сервис за пределами сервис-парка	п.17.5 ППДТ		X	X
Нарушение скоростного режима при передвижении автомобилей в зоне соревнования	п.17.5 ППДТ		X	X
Нарушение экипажем правил безопасности	п.17.7 ППДТ		X	

## 19.2. ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ТРЕБОВАНИЯ К ТРАССАМ ДЛЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДЖИП-ТРИАЛУ

### Статья 1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

#### 1.1. Конфигурация

1.1.1. Секции для джип-триала могут содержать сильно пересеченный рельеф, перепады высот, искусственные и/или естественные препятствия. Препятствия должны выбираться таким образом, чтобы после преодоления их участниками, препятствия (по возможности) минимально изменяли свою конфигурацию.

При постройке искусственных препятствий, в их конструкцию необходимо закладывать прочность, достаточную для сохранения их конфигурации на протяжении всего соревнования.

1.1.2. Конфигурация каждой зачетной секции должна быть такой, чтобы участники не могли бы развить высокую скорость.

1.1.3. Ограждение секции служит для закрытия доступа в неё посторонних автомобилей, зрителей, а также для ограничения маневра/скорости участников. Высота ограждения должна быть не менее 1000 мм и не более 1500 мм. Ограждение должно быть выполнено с помощью сигнальной ленты на вешках.

1.1.4. Ограждение секции следует устанавливать таким образом, чтобы оно не ограничивало свободу маневра участника при преодолении препятствия. Ограждение следует устанавливать на расстоянии не менее 10-и метров от курсовых ворот везде, где это возможно. Крепление ленты ограждения секции должно осуществляться только за вешки ограждения.

1.1.5. Минимальная ширина секции – 5 метров (от ленты до ленты).

1.1.6. Допускается не более двух разрывов в ограждении секции для устройства стартовых и финишных зон.

1.1.7. Вблизи особо опасных мест (крутые спуски, подъемы, трамплины и т.п.) обязательна установка двойного ограждения секции, с созданием коридора безопасности не менее 2 м. Оно может быть выполнено:

- с помощью ленты на вешках;
- рекламных щитов, баннеров или растяжек.

Примечание. Внутри двойного ограждения разрешается нахождение только судей и аккредитованной прессы.

1.1.8. Лимит времени прохождения секции рекомендуется устанавливать таким образом, чтобы участники имели достаточный запас времени для преодоления секции. В любом случае он не должен быть менее одной минуты на одни курсовые ворота.

#### 1.2. Характеристики грунта

Не рекомендуется размещать трассу на неустойчивых грунтах, которые заведомо не предоставляют участникам равных условий прохождения по одной траектории.

#### 1.3. Курсовые ворота

1.3.1. Ворота должны располагаться либо непосредственно перед/за препятствием, либо непосредственно на препятствии. В любом случае, для прохождения ворот участнику должно быть необходимо преодолеть препятствие.

1.3.2. Ширина курсовых ворот может варьироваться в пределах 2,2-5,0 метров (по горизонтали). При этом ширину ворот следует подбирать с учетом препятствий, траекторий, характеристик грунта и состава участвующих в соревновании автомобилей. При необходимости верхний предел ширины может быть увеличен по решению Руководителя гонки.

1.3.3. Высота вешки ворот – минимум 1 метр. Количество ворот в секции определяется организатором и указывается в Регламенте соревнования. Секции должны быть пронумерованы легко читаемым номером на левой вешке, обозначающей начало стартовой зоны зачетной секции.

1.3.4. При установке ворот внутри секции пространства между ними должно быть достаточно, чтобы можно было выбрать свою траекторию, отличную от других.

#### 1.4. Стартовая и финишная зоны

1.4.1. Стартовая и финишная зоны включают в себя стартовые и финишные ворота, а также огороженные коридоры движения за пределами секции длиной не менее 5 метров и шириной не менее 3 метров. Ширина этих коридоров должна быть не менее ширины ворот, к которым они примыкают.

1.4.2. Стартовые и финишные ворота должны быть расположены под 90 градусов к траектории въезда (выезда).

1.4.3. Стартовые и финишные ворота не должны совпадать.

#### Статья 2. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

2.1. Во время проведения соревнований в секции на ее старте и/или финише должен находиться как минимум 1 (один) огнетушитель с общей массой огнегасящего состава не менее 5 кг.

2.2. В течение всего времени осуществления заездов в зачетных секциях в месте проведения соревнования обязательно присутствие мобильной бригады скорой медицинской помощи и МЧС.

2.3. Обязательно использование не менее одного автомобиля-эвакуатора, оснащенного лебедкой, либо иным оборудованием, способным эвакуировать автомобиль участника из секции.

2.4. В целях обеспечения безопасности и охраны правопорядка, рекомендуется привлекать правоохранительные органы.

2.5. Рекомендуется организация стоянок для автомобилей зрителей вне зоны проведения соревнования, чтобы свести к минимуму количество посторонних автомобилей в этой зоне.

2.6. Расположение трассы относительно сервис-парка должно по возможности обеспечить минимальное передвижение автомобилей участников.

#### Статья 3. ТРАССЫ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ, НЕ ОБОРУДОВАННЫХ КАРКАСАМИ БЕЗОПАСНОСТИ

3.1. Трасса для автомобилей, не оборудованных каркасами безопасности, должна соответствовать статье 1 настоящего Приложения.

3.2. Трасса должна быть сконфигурирована таким образом, чтобы оптимальная траектория взятия курсовых ворот содержала:

- углы подъема и спуска не более 45° при общей длине подъема (спуска) не более 10 м, при обеспечении закругления в конце спуска таким образом, чтобы исключить упор бампером могущего вызвать фронтальное опрокидывание автомобиля;
- углы поперечного крена не должны превышать 30°, при этом длина склона в сторону от внешнего края комплектного колеса верхней по склону стороны автомобиля не может превышать 5 м;
- высота преодолеваемого уступа не должна превышать 500 мм;
- глубина преодолеваемых бродов не должна превышать 1 м.

#### Статья 4. ТРАССЫ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ, ОБОРУДОВАННЫХ КАРКАСАМИ БЕЗОПАСНОСТИ

Трасса для автомобилей, оборудованных каркасами безопасности, должна соответствовать статье 1 настоящего Приложения. Так как автомобили этих классов представляют собой технику, специально подготовленную для соревнований по джип-триалу, трасса для них должна содержать препятствия, заведомо не преодолимые для автомобилей, не оборудованных каркасами безопасности.