

ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДЖИП-ТРИАЛУ (ПДТ)

Настоящие Правила являются основной нормативной базой для подготовки и организации соревнований по Джип-триалу, проводимых в соответствии со Спортивным Календарем Российской Автомобильной Федерации (РАФ).

Правила детализируют, дополняют и поясняют основные условия, описанные в:

- Спортивном Кодексе РАФ (далее - СК РАФ),
- Общих принципах организации и проведения Чемпионатов, Первенств и Кубков России, Чемпионатов, Первенств и Кубков субъектов РФ; Чемпионатов, Кубков и Трофеев и Серий РАФ, а так же Международных соревнований, проводимых на территории Российской Федерации (Общие принципы);

Статья 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТЕРМИНЫ

Джип-триал

Автомобильное соревнование, проходящее на закрытой с искусственными и/или естественными препятствиями трассе, расположенной на сильно пересеченной местности и разделенной на зачетные Секции.

Основным соревновательным фактором джип-триала является безошибочное преодоление препятствий, обозначенных расположенными на трассе курсовыми воротами за минимальное время, не превышающее отведенный Лимит времени.

1.1. Пройденные ворота

Курсовые ворота, створ которых в правильном направлении пересекло **хотя бы** одно колесо передней оси автомобиля. Повторное прохождение ворот запрещается.

1.2. Брифинг

Инструктаж Участников и Водителей, который проводится Руководителем гонки или одним из его Заместителей перед началом соревнований.

1.3. Движение через ворота в неправильном направлении

Любое движение автомобиля через створ ворот в направлении, противоположном от обязательного.

1.4. Жеребьевка

Определение порядка старта Экипажей в секциях.

1.5. Задний ход (откат)

Задним ходом считается любое движение автомобиля в обратном направлении. Включена задняя передача или нет, заблокированы колеса или нет, значения не имеет. Если автомобиль ехал задним ходом, остановился, и поехал опять задним ходом, это не пенализируется.

1.6. Касание ограничительной вешки

Контакт какой-либо части автомобиля с вешкой, который не приводит к её падению и/или поломке.

1.7. Лимит времени

Установленный Организатором промежуток времени, в течение которого каждый Экипаж должен произвести Финиш в секции.

1.8. Ограничительные ворота

Пространство между двумя ограничительными вешками, установленными перпендикулярно к поверхности трассы.

Ограничительные ворота подразделяются на стартовые, финишные и курсовые. Курсовые ворота обозначаются следующим образом: на левой по ходу движения вешке находится флажок с номером, соответствующим порядковому номеру ворот. Цветовой фон флажка соответствует классу автомобилей, для которых предназначены эти ворота, то есть для Д1 – синий, Д2 – белый, Д3 – желтый, Д4 – черный и Д5 – красный. Правая по ходу движения вешка обозначается цветовой отметкой в виде цветного скотча или окрашенной верхушки, соответствующей по цвету классу автомобилей, для которого предназначены эти ворота. Ворота, предназначенные для другого класса автомобилей проходить запрещается если Дополнительным Регламентом не определен иной порядок. Прохождение ворот другого класса (касание, сбитие вешки, пересечение створа) пенализируется прекращением движения в секции и 50 штрафными очками.

1.9. Парк-стоянка

Место нахождения во время соревнования автомобилей Участников, не находящихся в Зачетной секции или в предстартовой зоне.

1.10. Посторонняя помощь

Любое действие третьих лиц способное повысить результат Экипажа, находящегося в Зачетной секции, которым экипаж воспользовался.

1.11. Прохождение Ограничительных ворот

Ворота считаются пройденными, если автомобиль прошел их в

правильном направлении, в правильной последовательности, передним ходом, и при этом минимум одно переднее колесо полностью прошло в створе ворот.

Ворота проходятся только один раз. Повторное прохождение ворот пенализируется прекращением движения в секции и 50 штрафными очками. Повторным прохождением ворот считается касание или наезд (сбитие) вешки пройденных ворот или пересечение створа пройденных ворот любой частью автомобиля.

1.12. Сбитие ограничительной вешки

Падение (касание грунта не менее, чем двумя точками) или поломка ограничительной вешки, вызванное контактом с ней автомобиля. Проезд над вешкой, пропустив вешку между колесами, тоже считается сбитием.

1.13. Зачетная Секция

Часть трассы, содержащая предстартовую зону и несколько Ограничительных ворот.

Секция огораживается ограничительной лентой.

1.14. Створ ворот

Условная линия, связывающая точки установки ограничительных вешек ворот.

1.15. Финиш секции

Окончание хронометража по пересечению линии финиша (створа финишных ворот) всеми частями автомобиля (полный выезд).

1.16. Хронометраж

Начинается с пересечения створа стартовых ворот после подачи стартовой команды и заканчивается в момент финиша экипажа в зачетной секции. Ведется с точностью до секунды.

1.17. Старт соревнования

Означает начало Административных проверок и/или Технической инспекции.

1.18. Ограничительными вешками курсовых ворот могут являться конусы

Любое касание ограничительного конуса приравнивается к сбитию вешки.

Статья 2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1. Автомобили

В классифицируемых соревнованиях РАФ могут участвовать только автомобили, соответствующие классам, указанным в Настоящих правилах.

2.2. Число стартовых

2.2.1. Число стартовых Экипажей не ограничено, если Дополнительным (Частным) Регламентом соревнования не оговорено иное.

2.3. Время проведения. Продолжительность

2.3.1. На естественных трассах соревнования могут проводиться только в светлое время суток.

2.3.2. Продолжительность соревнования не должна превышать 9-и часов в течение одних календарных суток. Для преодоления каждой Секции Организатор устанавливает Лимит времени.

Статья 3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ (ЧАСТНЫЕ) РЕГЛАМЕНТЫ

3.1. Условия публикации

3.1.1. Дополнительные (Частные) Регламенты, т.е. Регламенты соревнования, должны составляться и публиковаться в полном соответствии со всеми требованиями к ним, указанными в:

- Спортивном Кодексе РАФ (СК РАФ);
- Общие принципы организации и проведения Чемпионатов, Первенств и Кубков России, Чемпионатов, Первенств и Кубков субъектов РФ; Чемпионатов, Кубков и Трофеев и Серий РАФ, а так же Международных соревнований, проводимых на территории Российской Федерации (Общие принципы);
- настоящих Правилах;
- Регламенте Кубка России по джип-триалу.

3.1.2. Обязательное содержание Регламента соревнования:

- наименование, почтовый индекс, адрес, номера телефонов и факсов, банковские реквизиты Организатора, Ф. И. О. сотрудника, осуществляющего контакты с участниками;
- состав Оргкомитета (председатель и его заместители);
- состав официальных лиц;
- расписание соревнования;
- место проведения Административной проверки и Технической инспекции;
- особенности грунта и количество зачетных секций;
- условия и особенности зачета в рамках традиционного соревнования;
- условия награждения победителей;
- сумма заявочного взноса;
- сумма взноса в случае опоздания на регистрацию (если это предусмотрено, его размер не должен превышать 1,5 заявочного);

- информация об условиях страхования;
- условия приема предварительных заявок;
- сумма взноса в случае подачи протеста;
- обязательная и необязательная реклама; условия отклонения необязательной рекламы; схема размещения и размеры рекламы;
- информацию о вариантах подъезда.

3.2. Внесение изменений и добавлений в Дополнительные (Частные) Регламенты соревнований – Бюллетени.

3.2.1. Любые исправления и добавления положений Дополнительного (Частного) Регламента должны оформляться в соответствии со ст. 66 СК РАФ.

3.2.2. Вся ответственность Заявителя, когда он не является членом экипажа или его нет в автомобиле во время соревнования, возлагается на Водителя.

Статья 4. ЗАЯВКИ, ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

4.1 Заявочные формы - заявки.

4.1.1. К участию в соревнованиях по джип-триалу допускаются юридические или физические лица, имеющие Лицензию Заявителя РАФ и заявляющие экипажи, каждый из которых имеет Лицензию Водителя РАФ. Заявитель должен до даты окончания приема заявок выслать в Секретариат соревнования (почтой, по факсу и т.п.) заполненную должным образом Заявочную форму.

4.1.2. Детали, касающиеся Второго Водителя, могут быть посланы к более поздней дате, указанной в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования. Если заявка послана по факсу, оригинал должен прибыть к Организатору не позднее начала Административной проверки.

4.1.3. Фактом подписания Заявочной формы Заявитель и все члены экипажа попадают под спортивную юрисдикцию СК РАФ и его Приложений, настоящих Правил, Регламента РАФ и Дополнительных (Частных) Регламентов соревнований.

4.2.Изменения в заявке.

4.2.1. После окончания срока приема Заявок Заявителю не разрешается делать изменений в Заявке, но один из членов экипажа может быть заменен с согласия:

- Организатора - до начала Административных проверок;

- Спортивных Комиссаров - после начала этих проверок и перед публикацией списка допущенных к старту экипажей.

- 4.2.2. Заявитель может до момента начала Технической инспекции свободно заменить автомобиль в Зачетной группе, ранее указанной в Заявочной форме.
- 4.2.3. Если во время проверки окажется, что автомобиль не соответствует своей Зачетной группе, в которой он был заявлен, этот автомобиль по предложению Технического Комиссара может быть переведен решением Коллегии Спортивных Комиссаров в соответствующую его подготовке Зачетную группу.
- 4.2.4. При несогласии Заявителя с решением Коллегии Спортивных Комиссаров о переводе автомобиля в соответствующую группу, Заявитель не допускается к участию в данном соревновании. Заявочный взнос при этом не возвращается.
- 4.2.5. В Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования может быть указано максимальное число допускаемых к участию экипажей.

4.3. Заявочные взносы.

- 4.3.1. Размеры и формы внесения Заявочных взносов указываются в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования.
Заявочные взносы возвращается полностью:
- кандидатам на участие, чьи заявки были отклонены;
 - в случае если соревнование не состоялось.
- 4.3.2. Условия частичного возвращения Заявочных взносов должны быть оговорены в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования.

Статья 5. ЭКИПАЖИ

- 5.1. Экипаж может состоять не более чем из двух человек (Первый и Второй водители).
- 5.2. Экипаж могут составлять лица, достигшие 18-и летнего возраста и имеющие действующую Лицензию водителя соответствующей категории, выданную РАФ. Управлять автомобилем в секции может только спортсмен, заявленный как Водитель. На каждом этапе официального соревнования РАФ, на одном автомобиле может быть заявлено не более двух экипажей.
- 5.3. Фамилия (Псевдоним) и национальный флаг Водителя должен быть нанесен с обеих сторон автомобиля, на боковой поверхности, располо-

женной выше верхней кромки комплектного колеса. Любой Заявитель, не выполнивший это требование, подвергается денежному штрафу, размер которого устанавливается в Дополнительном (Частном) Регламенте.

- 5.4.** При выступлении на одном автомобиле двух Экипажей (п.6.4.) Участником должна быть обеспечена возможность их безошибочной идентификации (например, нанесение двух фамилий (псевдонимов), одна из которых закрывается непрозрачным материалом).

Статья 6. АВТОМОБИЛИ, ЗАЧЕТЫ

- 6.1.** К участию в классифицируемых соревнованиях РАФ допускаются автомобили, соответствующие требованиям Приложения 18 к КиТТ (Технические требования к автомобилям, допускаемым к соревнованиям по джип-триалу).
- 6.2.** Соревнования проводятся на автомобилях с разрешенной максимальной массой до 3500 кг и колесной формулой 4X4 в следующих классах, разделенных на Зачеты (группы):
- 6.2.1. Оригинальный - Д1.
 - 6.2.2. Стандартный – Д2.
 - 6.2.3. Модифицированный – Д3.
 - 6.2.4. Промодифицированный – Д4.
 - 6.2.5. Прототипы – Д5.
- 6.3.** Условия командного зачета определяются Организатором и указываются в Регламенте соревнования.

Статья 7. СТАРТОВЫЕ НОМЕРА, ЭМБЛЕМЫ, РЕКЛАМА

- 7.1.** Трехзначный стартовый номер должен начинаться с цифры, обозначающей группу, к которой относится автомобиль. Кроме того, дополнительно, номера для разных классов изготавливаются на соответствующем цветовом фоне: оригинальный класс(Д1) – синий, стандартный класс(Д2) – белый, модифицированный класс(Д3) – желтый, промодифицированный класс(Д4) – черный, прототипы(Д5) – красный.
- 7.2.** Организатор должен обеспечить каждый экипаж набором следующих наклеек, размещаемых на наружных поверхностях кузова автомобиля:
- одной наклейки, вписывающейся в прямоугольник 297 мм в ширину и 210 мм в высоту (размещается на капоте моторного отсека) На этой наклейке обязательно изображение эмблемы РАФ, наименование соревнования и его статус, а также логотипы Организатора и спонсоров соревнований по усмотрению Организатора;

- одного набора стартовых номеров в виде двух прямоугольных панелей 297 мм в ширину и 210 мм в высоту (размещаются на дверях или боковых панелях кузова). Цифры стартовых номеров (170 мм высотой и 25 мм - толщина штриха) должны изображаться на этих панелях черным цветом на белом фоне.

7.3. Реклама, размещённая на наклейках стартовых номеров, (шириной 297 мм и высотой 140 мм - если сверху от цифры номера, или 2 полосы высотой по 70 мм - если сверху и снизу от цифры номера), а также реклама, описанная в п.7.2 и 7.3, является Обязательной, и не может быть отклонена Участником ни при каких условиях. Содержание этой рекламы должно быть обозначено в Дополнительном (Частном) Регламенте, или как минимум за месяц до его начала - в официальном Бюллетене.

7.4. Автомобили участников могут нести на себе любой вид рекламы при соблюдении условий, что эта реклама:

- не противоречит законодательству России;
- не носит оскорбительного характера;
- не является рекламой политического или религиозного характера;
- не занимает мест, зарезервированных для наклеек и стартовых номеров соревнования;
- не мешает обзору через стекла автомобиля членам экипажа.

7.5. Любая другая реклама, предложенная Организатором, может быть только Необязательной. Отказ от размещения этой рекламы может вызвать увеличение Заявочного взноса, но не более чем вдвое относительно взноса, установленного с Обязательной рекламой.

7.6. Заявители, принимающие Необязательную рекламу Организатора, должны для ее размещения зарезервировать места, обозначаемые в Дополнительном (Частном) Регламенте.

7.7. Отказ Заявителя от Необязательной рекламы автомобилей, шин, топлива или масел не может повлечь за собой никакой дополнительной платы.

7.8. Не допускается применение Необязательной рекламы, крепящейся на поверхность стекла автомобиля.

Статья 8. АДМИНИСТРАТИВНАЯ ПРОВЕРКА И ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКЦИИ

8.1. К участию в соревнованиях допускаются юридические или физические лица, имеющие Лицензию Заявителя РАФ. На Административной проверке Заявитель обязан предъявить сле-

дующие документы:

- Лицензию Заявителя;
- Лицензию Водителя категории «Д»(для первого и второго водителя)
- Паспорт;
- Действующий страховой полис, подтверждающий страхование каждого члена экипажа от травм и несчастных случаев, на сумму определенную страхователем в случае, когда лицензия не включает в себя страховку.

8.2. Обязательная предстартовая Техническая инспекция проводится непосредственно перед стартом соревнования.

8.3. Автомобили Участников и обязательная экипировка экипажа должны быть представлены Заявителем или экипажем на предстартовую Техническую инспекцию в том виде, в каком они будут участвовать в соревновании.

8.4. Автомобиль должен проходить Техническую инспекцию на шинах той марки, модели и размерности, которой он будет участвовать в соревнованиях. Замена резины на другую размерность марку и модель не допускается.

Статья 9. ТРАССА. ОЗНАКОМЛЕНИЕ С ТРАССОЙ. ПАРК-СТОЯНКА

9.1. Соревнования проводятся на трассах, соответствующих требованиям Приложения №1 к Настоящим Правилам. Соревнования для автомобилей Зачетных групп Д1 и Д2, не могут проводиться в тех Зачетных Секциях трассы, которые предназначены для автомобилей Зачетных групп Д3 – Д5.

9.2. Ознакомление с трассой (Зачетными Секциями) проводится пешком, в сопровождении Официальных лиц Соревнования. Порядок и время ознакомления с трассой указывается в Дополнительном (Частном) Регламенте соревнования или объявляется отдельным Бюллетенем.

9.3. Любые тренировки Экипажей на трассе (несанкционированный въезд в Зачетную Секцию) запрещены.

9.4. В непосредственной близости от трассы Организатор обязан предусмотреть место для организации Парк-стоянки, на территории которой рекомендуется:

- размещение автомобилей Участников в соответствии с Зачетной группой их автомобилей;
- организовать табло информации.

9.5. Автомобили Участников должны находиться в зоне Парк-стоянки до вызова их Зачетной группы на трассу соревнования и вернуться туда

сразу после её прохождения.

- 9.6.** В зоне Парк-стоянки Участникам разрешены любые виды ремонтных и сервисных работ при соблюдении норм противопожарной, санитарной и экологической безопасности.
- 9.7.** Скорость движения автомобилей на территории проведения соревнования, за исключением Зачетных секций, ограничивается 5 км/ч.

Статья 10. УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ. СТАРТ. ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАССЕ

- 10.1.** Порядок старта Водителей в своём Зачете (группе) может определяться либо Жеребьевкой, либо в порядке живой очереди. Жеребьевка проводится сразу после предстартового Брифинга, участие в котором обязательно для каждого Участника, или его Представителя. Порядок старта на соревновании указывается в Частном регламенте или Бюллетенем.
- 10.2.** В случае старта по Жеребьевке, для каждой следующей Зачетной секции порядок старта меняется на обратный. То есть стартовавший последним на предыдущей секции Экипаж, стартует первым, предпоследним – вторым, и т.д.
- 10.3.** Экипажи самостоятельно прибывают в предстартовую зону Зачетной секции, указанной в расписании для их Зачетной группы, и выстраиваются в стартовом порядке.
- 10.4.** Экипаж, не явившийся в стартовую зону, или явившийся позже, чем через 5 мин. после финиша предыдущего Экипажа, считается не вышедшим на старт этой Зачетной секции.
- 10.5.** Экипаж, не стартовавший ни в одной из Зачетных секций соревнования, зачетных очков в соревновании не получает. При прохождении Зачетной секции Экипаж обязан быть одет в застегнутые защитные шлемы и пристегнут ремнями безопасности.
- 10.6.** Старт в секции производится “с места”, с работающим двигателем. Автомобиль располагается перед створом Стартовых ворот. Судья, убедившись в готовности Экипажа стартовать, начинает громко отсчитывать оставшиеся до “Старта” секунды “5-4-3-2-1”. При этом отсчет от “5” до “1” - показом соответствующего количества пальцев, а команда “Старт” - поднятием руки вверх.

- 10.7.** С момента пересечения створа стартовых ворот начинается отсчет Лимита времени и хронометраж.
- 10.8.** Экипаж, не пересекший створ Стартовых ворот до истечения Лимита времени считается Отказавшимся от старта в Зачетной секции с соответствующей пенализацией. С момента въезда экипажа в секцию, Стартовые ворота становятся ограждением секции, и пересечение Стартовых ворот пенализируется, как нарушение ограждения секции.
- 10.9.** Экипаж, допустивший фальстарт пенализируется. Находясь в Зачетной секции, автомобиль может передвигаться только под действием силы тяги своего двигателя или сил инерции и тяжести.
- 10.10.** Оказание посторонней помощи любым способом Экипажу автомобиля, находящегося в Зачетной секции запрещено, и пенализируется.
- 10.11.** Экипажу, проходящему Зачетную секцию, запрещается:
- снимать и 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.
- 10.12.** Последовательность прохождения Курсовых ворот регламентируется нумерацией курсовых ворот.
- 10.13.** Задний ход автомобиля в Зачетной секции пенализируется.

Внимание!

Изменение траектории с помощью рулевого управления, изменением направления движения не является.

- 10.14.** В классах Д1, Д2, Д3 вводится следующая пенализация за задний ход (откат):

Колесная база, L, мм	Штрафные баллы
$L \leq 2000$	6
$2000 < L \leq 2150$	5
$2150 < L \leq 2300$	4
$2300 < L \leq 2450$	3
$2450 < L \leq 2600$	2
$2600 < L$	1

10.15. Касание или сбитие ограничительной вешки при прохождении Курсовых ворот пенализируется.

Внимание!

Падение вешки, вызванное подвижкой опорной поверхности (грунта, снега) или препятствия, даже если эта подвижка вызвана движением автомобиля, не пенализируется. Случайное касание, сбитие вешки ворот не соответствующих порядку прохождения или не своего класса пенализируется прекращением движения в секции и 50 штрафными очками.

10.16. Во время прохождения Курсовых ворот пенализируется изменение направления движения, касание или сбитие ограничительной вешки. Если при движении в одном направлении происходит многократное касание вешки, то засчитывается одно касание. Если повторное касание происходит после смены направления движения, то засчитывается каждое такое касание. Если за касанием следует сбитие, засчитывается только сбитие.

10.17. В случае пересечения финишных ворот любой частью автомобиля, экипаж обязан финишировать, либо ему засчитывается нарушение ограждение.

Статья 11. СУДЕЙСТВО. РЕЗУЛЬТАТЫ. СОВПАДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

11.1. Старший судья в секции является Судьей факта, *указанных в п.п. 10–20 включительно Таблицы пенализации.*

11.2. Для большей объективности судейства судьям рекомендуется находиться с обеих сторон автомобиля, передвигаясь по возможности параллельно его движению.

11.3. Штрафные очки, набранные Экипажем при прохождении Зачетной секции, суммируются.

11.4. Количество нарушений Экипажа, полученный в Секции, подсчитывается Старшим судьей Секции в присутствии Экипажа, непосредственно после его финиша.

11.4.1. Заявитель, заявивший данный Экипаж или его Представитель не позднее чем через 20 минут после окончания соревнования в данной Зачетной секции, обязан предоставить Руководителю гонки и/или Главному Секретарю соревнования, письменное объяснение по спорному вопросу. Решение по спорному вопросу находится исключительно в компетенции Коллегии Спортивных Комиссаров.

- 11.4.2.** Штрафные очки, набранные Экипажем во всех пройденных Зачетных секциях, суммируются. Время прохождения всех Зачетных секций суммируется.
- 11.4.3.** При делении Зачета (группы) на подгруппы, итоговым является объединенный протокол результатов всех экипажей Зачета (группы).
- 11.5.** Победителем становится Экипаж, набравший наименьшую сумму штрафных очков. Далее места Экипажей в итоговом протоколе соревнования распределяются по возрастанию суммы штрафных очков.
- 11.6.** При равенстве суммы штрафных очков у двух и более Экипажей преимущество определяется по наименьшему суммарному времени, затраченному на преодоление зачетных секций. Время в секциях определяется с точностью до секунды. При дальнейшем равенстве места делятся.

Статья 12. ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЯЦИИ

- 12.1.** Процедура подачи протестов и апелляций регламентирована Главами XII и XIII СК РАФ.
- 12.2.** Если протест требует демонтажа и повторной сборки различных частей автомобиля, протестующий должен внести один или два дополнительных залога, размер которого указывается в Дополнительном (Частном) Регламенте. Указанное относится к протестам на несоответствие:
- определенной части автомобиля (двигателя, трансмиссии, рулевого управления, тормозной системы, электрических установок, кузова и т.д.);
 - всего автомобиля.
- 12.3.** Расходы, вызванные необходимыми работами с автомобилем и его транспортировкой, несет податель протеста, если протест признан необоснованным, или Участник, против которого подан протест, если протест признан обоснованным.
- 12.4.** Если протест признан необоснованным, а расходы, возникшие при рассмотрении протеста (техническая инспекция, транспортировка и т.д.) оказались больше, чем сумма внесенного залога, разницу должен погасить податель протеста. Если расходы меньше, разница подателю протеста должна быть возвращена.

- 12.5.** Сумма денежного залога при подаче протеста указывается в Дополнительном (Частном) Регламенте, а размер и порядок внесения платы при подаче апелляций определяется ОП РАФ.

Статья 13. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ТЕКСТ

Определяющим текстом настоящих Правил является текст, опубликованный на официальном сайте и/или в Ежегоднике РАФ.

Таблица пенализации

№ п/п	Нарушение	Недопуск	Исключение	Решение КСК	Пенализация
1	Не прохождение административной и/или технической комиссии	***			
2	Нарушение требований безопасности (п.10.12. ППС)		***		
3	Посторонняя помощь (п.10.11. ППС)		***		
4	Нарушение численного состава Экипажа		***		
5	Нарушение противопожарной, санитарной и экологической безопасности			***	
6	Фальстарт			***	
7	Опоздание на старт Зачетной секции				500
8	Не въезд в Зачетную секцию после подачи команды "Старт"				500
9	Отказ от продолжения движения в секции				Прекращение движения в секции, 50+сумма непройденных ворот,+ набранный штраф
10	Превышение лимита времени				Прекращение движения в секции, 50+сумма сумма непройденных ворот,+ набранный штраф
11	Нарушение ограждения Зачетной секции (выезд хотя бы одного колеса за пределы секции, обрыв лены, падение вешки)				Прекращение движения в секции, 50+сумма сумма непройденных ворот,+ набранный штраф
12	Касание ленты ограждения Зачетной секции				5

13	Не пройденные Курсовые ворота				50
14	Прохождение курсовых ворот в неправильной последовательности, прохождение (касание, сбитие вешки) курсовых ворот не своего класса				Прекращение движения в секции, 50+сумма сумма непройденных ворот, + набранный штраф
15	Движение через Курсовые ворота в неправильном направлении				Прекращение движения в секции, 50+сумма сумма непройденных ворот, + набранный штраф
16	Сбитие ограничительной вешки Курсовых ворот				25
17	Касание ограничительной вешки Курсовых ворот				5
18	Изменение направления движения для классов Д4 и Д5 Для Д1, Д2 и Д3 см. п. 10.14				3

Приложение №1 к ППДТ по джип-триалу

ТРЕБОВАНИЯ К ТРАССАМ ДЛЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДЖИП-ТРИАЛУ.

Статья 1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1. Конфигурация.

- 1.1.1. Джип-триал - это **автомобильное соревнование, проходящее на закрытой с искусственными и/или естественными препятствиями трассе, расположенной на сильно пересеченной местности и разделенной на зачетные Секции**. Трасса для джип-триала должна содержать сильно пересеченный рельеф, перепады высот, искусственные и/или естественные препятствия. Препятствия должны выбираться таким образом, чтобы после преодоления их участниками, они (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 Зачетной Секции служит для закрытия доступа в неё посторонних автомобилей и зрителей. Высота ограждения должна быть не менее 1200 мм и не более 1500 мм. Оно должно быть выполнено с помощью ленты на вешках.
- 1.1.4. Допускается не более двух разрывов в ограждении Зачетной Секции для устройства Стартовых и Финишных ворот.
- 1.1.5. Обязательно двойное ограждение с коридором безопасности не менее 1,5 м. Оно должно быть выполнено:
- с помощью ленты на вешках;
 - рекламных щитов, баннеров или растяжек.
- Примечание.** Разрешается нахождение в этом коридоре только судей и аккредитованной прессы.
- 1.1.6. Ограждение 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. В случае если Организатор желает ограничить свободу маневра, следует устанавливать дополнительное препятствие или дополнительные Курсовые ворота.
- 1.1.7. Лимит времени рекомендуется устанавливать таким образом, чтобы участники имели достаточный запас времени для преодоления секции. В любом случае он не должен быть менее двух минут на одни курсовые ворота.

1.2. Характеристики грунта.

Трасса может быть расположена на любом грунте за исключением: торфа, зыбучего песка, ила или иных слабых грунтов, которые заведомо не предоставляют Участникам равных условий прохождения по одной траектории.

1.3. Курсовые ворота.

- 1.3.1. Ворота должны располагаться либо непосредственно 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 2300 мм – 2450 мм. При этом ширину ворот следует подбирать с учетом препятствий, траекторий, характеристик грунта и состава участвующих в соревновании автомобилей. При необходимости верхний предел может быть увеличен по решению Руководителя Гонки.
- 1.3.3. Общее количество курсовых ворот в секции должно быть не менее 1 и не более 5. При возможности установки большего числа ворот, такую секцию следует разбивать на две.

1.4. Стартовые и финишные ворота. Стартовая и финишная зона.

- 1.4.1. Стартовые и финишные ворота не должны совпадать.
- 1.4.2. Для обеспечения беспрепятственного старта и финиша участников, необходимо огораживать лентой или рекламными щитами зоны, протяженностью не менее 5 м, примыкающие непосредственно к соответствующим воротам. Ширина этих зон должна быть не менее ширины ворот, к которым они примыкают.

Статья 2. МЕРЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

- 2.1. Во время проведения соревнований в секции на ее старте и/или финише должны находиться не менее двух огнетушителей с общей массой огнегасящего состава не менее 8 кг.
- 2.2. Обязательно наличие мобильной бригады скорой медицинской помощи.
- 2.3. Обязательно наличие не менее одного эвакуатора, оснащенного лебедкой, либо иным оборудованием, способным эвакуировать автомобиль Участника из секции (например, кран с грузоподъемностью стрелы не менее 3500 кг.).
- 2.4. Так как джип-триал является зрелищным мероприятием, проводящимся на ограниченной территории, вызывающим большое скопление зрителей, необходимо для обеспечения безопасности и правопорядка, привлекать правоохранительные органы. По периметру секции рекомендуется выставлять оцепление, по возможности из расчета 1 чел. на 10 м. периметра секции. *Ни в коем случае не рекомендуется возлагать обязанности оцепления секции на судейский персонал.*

Статья 3. МЕРЫ САНИТАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

- 3.1. Место проведения соревнований должно быть обеспечено урнами (контейнерами) для сбора мусора и туалетными кабинками.
- 3.2. В случае общей продолжительности соревнования более 6 часов рекомендуется привлекать предприятия общественного питания для обеспечения зрителей и участников пищей.
- 3.3. Рекомендуется организация стоянок для автомобилей зрителей вне зоны проведения соревнования, чтобы свести к минимуму количество посторонних автомобилей в этой зоне.
- 3.4. Расположение трассы относительно парк-стоянки должно по возможности обеспечить минимальное передвижение автомобилей участников.

Статья 4. ТРАССЫ ДЛЯ ЗАЧЕТНЫХ ГРУПП Д1 И Д2

- 4.1. Трасса для категорий Д1 и Д2 должна соответствовать Статье 1 настоящего приложения.
- 4.2. Трасса должна быть сконфигурирована таким образом, чтобы максимальный угол подъема не превышал 30° при общей длине не более 7 м. Угол спуска не должен превышать 30° при общей длине не более 7 м, при обеспечении закругления в конце спуска таким образом, чтобы исключить упор бампером могущего вызвать фронтальное опрокидывание автомобиля.
- 4.3. Угол поперечного крена не должен превышать 20° , при этом длина склона в сторону от внешнего края комплектного колеса верхней по склону стороны автомобиля не может превышать 3,5 м.
- 4.4. Высота преодолеваемого на въезд уступа не должна превышать 400 мм.
- 4.5. Глубина преодолеваемых бродов не должна превышать 400 мм. Броды разрешаются при наличии твердого дна и выезда.

Статья 5. ТРАССЫ ДЛЯ ЗАЧЕТНЫХ ГРУПП Д3 – Д5

Трасса для категорий Д3 – Д6 должна соответствовать Статье 1 настоящего приложения. Так как автомобили этих зачетных групп представляют собой технику, специально подготовленную для джип-триала, то трасса для них должна содержать препятствия, заведомо не преодолимые для автомобилей категорий Д1 и Д2. Возможно применение подъемов 45° и более, спуски до 50° , косогоры до 30° , стенки высотой более 400 мм, камни, бетонные блоки, деревянные препятствия.