

ПРАВИЛА АВТОМОБИЛЬНОГО МНОГОБОРЬЯ (ПАМ)

Глава 1. АВТОМОБИЛЬНОЕ МНОГОБОРЬЕ (АВТОМНОГОБОРЬЕ).

1.1. Общие положения, определения и термины.

1.1.1. Автомногоборье (далее - АМ) – комплексное автомобильное соревнование, состоящее из набора различных элементов (автомобильный слалом, фигурное вождение и прочее). Основным соревновательным фактором АМ является безошибочное преодоление специально размеченных трасс за минимальное время. Соревнование проводится на участвующих в обычном дорожном движении автомобилях, соответствующих Правилам Дорожного Движения Российской Федерации. Состав комплекса оговаривается Регламентом соревнования (далее - РС).

1.1.2. Виды соревнований по АМ.

- классическое скоростное маневрирование;
- нестандартное скоростное маневрирование;
- автомобильный слалом (линейный слалом, спринт-слалом и др.);
- развороты и др.

1.1.3. Комплекс АМ – несколько видов соревнований по АМ, проведенные в рамках одного спортивного мероприятия.

1.1.4. Соревнования по АМ проводятся по настоящим правилам и иным нормативным документам по автомобильному спорту, утвержденным Российской автомобильной федерацией (РАФ). Ссылка в РС на нормативные документы РАФ, в соответствии с которыми проводится соревнование, обязательна.

1.1.5. Каждое соревнование, включенное в официальный календарь РАФ, проводится по РС, составленному Организатором и согласованному с РАФ не менее чем за один месяц до даты соревнования.

1.1.6. РС должен соответствовать Статье 65 Спортивного кодекса РАФ и содержать следующие сведения:

- название организатора, с указанием его адреса;
- название статус и содержание предполагаемого соревнования;
- текст, содержащий заявление, что соревнование проходит в соответствии с Единой Всероссийской спортивной классификацией (ЕВСК), Спортивным Кодексом РАФ (СК РАФ) и правилами автомногоборья (ПАМ);
- список официальных лиц;
- список контактных лиц организатора с указанием способов связи с ними;
- место и сроки проведения соревнования;
- полное описание предполагаемого соревнования (программу соревнования, виды соревнований, включенных в комплекс АМ, схемы трасс (рекомендовано с размерами) и условия их прохождения, требования к автомобилям, зачетные группы допускаемых автомобилей, если они существуют, и.т. д);
- вся необходимая информация, касающаяся заявок на участие (адрес по которому они могут быть высланы, даты и время начала и окончания приема заявок, величина заявочных взносов, ограничение числа соревнующихся, если оно существует);
- принцип подведения результатов;
- условия награждения победителей;

1.1.7. Экипаж автомобиля состоит из одного Водителя.

1.1.8. В качестве трассы может быть использована любая горизонтальная площадка (стоящий не заторможенный автомобиль не должен самопроизвольно двигаться) с твердым покрытием. При наличии площадки достаточных размеров может быть размечено несколько параллельных трасс, одинаковых во всех отношениях.

1.1.9. Все виды комплекса многоборья могут быть проведены на одной или нескольких площадках с постепенным переходом участников из одних видов соревнований в другие.

1.1.10. Каждый вид соревнований комплекса АМ должен быть закончен в течение того дня, в который он начат, и при том же освещении, если иное не предусмотрено РС.

1.1.11. Каждый из видов соревнования, может проводиться как на автомобилях участников, так и на автомобиле (ях) Организатора. При этом допускается одновременное использование, как автомобилей участников, так и предоставляемых Организатором при условии обеспечения равных соревновательных возможностей. В любом случае использование тех или иных автомобилей должно быть оговорено в РС.

1.1.12. При выступлении Водителей на автомобиле Организатора:

- возможно использование автомобиля Организатора для одного вида или всего соревнования по АМ.

- для ознакомления Водителей с особенностями управления автомобилем Организатора каждому из них должен быть предоставлен тренировочный проезд, который рекомендуется осуществлять накануне соревнований;

- перед началом соревнований двигатель и шасси автомобиля Организатора должны быть прогреты, что оговаривается РС.

- марка или группа автомобиля Организатора, на котором проводятся соревнования по многоборью, указываются в РС.

1.1.13. Организатор вправе установить контрольный норматив времени прохождения трассы, при превышении которого Водитель исключается из зачета. В этом случае величина норматива оговаривается в РС.

1.1.14. Судьи, назначенные следить за прохождением автомобилем трассы, являются судьями фактов; протесты на их решения не принимаются (с.149 Спортивного кодекса РАФ). Фамилии судей фактов и места их работы должны быть опубликованы в бюллетене перед началом соревнования.

1.1.15. Судьи не должны информировать Водителей ни голосом, ни жестом о степени правильности действий последних на трассе.

1.1.16. Перезаезды разрешаются только в тех случаях, когда это предусмотрено в РС или вызвано причиной, возникшей не по вине Водителя. Решение о перезаезде принимается Руководителем соревнования или КСК.

1.2. Требования безопасности.

1.2.1. Трасса соревнований по АМ должна быть полностью закрыта для постороннего движения транспорта и пешеходов.

1.2.2. Применение ремней безопасности в соревнованиях на движущихся автомобилях обязательно.

1.2.3. Все предметы, находящиеся в багажном отделении и салоне автомобиля (огнетушитель, аптечка, знак аварийной остановки, запасное колесо, инструмент и др.), должны быть надежно закреплены. Удаление элементов безопасности, установленных заводом-изготовителем, а также применение специальных грузов, удаление элементов заводской конструкции или установка дополнительных с целью изменения габаритных размеров запрещено.

1.3. Административная проверка, техническая инспекция, медицинский контроль.

1.3.1. Административные проверки выполняются до старта согласно расписанию, указанному в РС и включают в себя проверку следующих документов:

- заявочная форма
- лицензия водителя

- страховой полис от несчастного случая с учетом расширенной ответственности за занятия автомобильным спортом.

- разрешение обоих родителей на участие в соревнованиях по автомобильному спорту, заверенное нотариально – для лиц, не достигших 18-и лет.

Любому Участнику, не прошедшему административную проверку в пределах времени ее проведения, будет отказано в старте, если КСК не будет принято иное решение.

1.3.2. Техническая инспекция автомобиля обязательно проводится перед стартом и включает в себя контроль соответствия автомобиля требованиям безопасности, колес требованиям РС, а также контроль соответствия зачетной группе, если таковые предусмотрены РС. Дополнительные технические проверки могут быть проведены в любой момент в ходе соревнования, за исключением нахождения автомобиля на зачетной дистанции.

1.3.3. Перед началом соревнований рекомендуется организовать проведение медицинского контроля участников в объеме, не меньшем предрейсового осмотра водителей.

1.4. Определение результатов.

Если РС не предусмотрено иное, то определение результатов должно осуществляться следующим образом:

1.4.1. Время каждого заезда фиксируется в протоколе соревнования при ручном хронометраже с точностью до десятых долей секунды, а при электронном – до сотых долей. Секундомер останавливается при пересечении вертикальной плоскости, проходящей через линию финиша, выступающей (по направлению движения) частью автомобиля.

1.4.2. Личные результаты Водителей по отдельным видам АМ определяются арифметической суммой времени затраченного на прохождение дистанции и пенализации.

1.4.3. Пенализация и условия исключения Водителя из зачета в заезде изложены в разделах соответствующих видов автомногоборья данных Правил.

1.4.4. В комплексе АМ личные места Водителей определяются по сумме очков, начисленных за отдельные виды по «Таблице для начисления очков по занятым местам (см. <http://www.raf.su/structure/dokumenty-raf>).

1.4.5. При равенстве зачетных очков в комплексе АМ приоритет определяется согласно условиям, оговоренным в РС.

1.4.6. По итогам соревнования может быть составлена классификация командного зачета. Порядок определения командных результатов определяется РС.

1.4.7. Для обеспечения уравнивания условий прохождения фигур классического скоростного маневрирования автомобилями разных габаритов путем изменения размеров фигур трассы организатор может разделить соревнующиеся автомобили на зачетные группы по паспортной длине («мини»- длина автомобиля до 4м. включительно, «миди»- длина автомобиля от 4м. до 4,3м. включительно, «макси»- длина автомобиля свыше 4,3м.).

1.4.8. Для обеспечения уравнивания условий прохождения трассы соревнований организатор может разделить соревнующиеся автомобили на зачетные группы, например, по типу привода (передний, задний, полный) или по иным признакам, но, в любом случае, такое деление должно быть отражено в РС с описанием его условий.

1.4.9. Одному Водителю запрещено участвовать в разных зачетных группах в рамках одного спортивного мероприятия.

1.5. Терминология.

1.5.1. *Ограничитель* – препятствие, устанавливаемое для снижения скорости или для изменения направления движения автомобиля на трассе, например: стойки, фишки, конусы и др.

1.5.1.1. *Стойка* - вертикальный стержень, высотой не менее 1 м., установленный на устойчивом основании

1.5.1.2. *Фишка* - условное название небольших ограничителей, устанавливаемых на площадке – бруски пеньков, колеи и т.п.

1.5.1.3. *Конус* - конус или цилиндр из упругого материала, высотой не менее 50 см.

1.5.2. *Фигура* - один или несколько ограничителей, установленные на трассе, условия проезда относительно которых (между ними, вокруг них, мимо них) оговорены в РС. Место установки *Фигур* должно быть обозначено на поверхности площадки таким способом, чтобы эти обозначения сохранялись на протяжении всего соревнования и позволяли устанавливать ограничители на одно и то же место в случае их сдвигания или сбивания

1.5.3. *Упражнение* - совокупность зачетных действий на автомобиле (на трассе, фигуре), объем которых регламентирован РС.

1.5.4. *Нарушение (искажение) схемы движения по трассе, фигуре* – отклонение Водителем на трассе от оговоренной в РС схемы (последовательности) проезда.

1.5.5. *Линия старта* – линия длиной 3 м. и шириной, оговариваемой в РС, по краям которой устанавливаются ограничители. Исключением является стартовый (он же – финишный) *квадрат* размером 50х50 см., нанесенный на площадке контрастной краской и явно видимый участниками,

1.5.6. *Линия финиша* - линия шириной в диапазоне от условной до 15 см и длиной 3м., по краям которой установлены ограничители.

1.5.7. *Финиш базой* – остановка автомобиля, при которой линия финиша расположена между колесами автомобиля (в пределах его базы) без контакта с ними.

1.5.8. Линии старта и финиша могут быть совмещены.

1.5.9. *Вид соревнования* - условия преодоления трассы, на которой установлены фигуры из числа описанных в настоящих Правилах, или иные соревнования, правила проведения которых приведены в РС.

1.5.10. *Попытка* – совокупность действий Водителя на трассе после подачи ему стартовой команды.

1.5.11. *Зачетная попытка* – попытка, результаты которой учитываются при определении результата соревнования.

1.5.12. *Исключение Водителя из зачета* – начисление Водителю худшего в данном заезде результата с добавлением 20 секунд.

1.5.13. Условия проведения соревнований по автомногоборью принимаются как сочетание условий проведения соревнований по отдельным видам программы.

1.5.14. Тренировки на оборудованной для соревнования трассе, если они не предусмотрены РС, запрещаются.

1.5.15. За тренировку в день соревнований на размеченной для соревнований трассе, за создание водителем опасности для окружающих и для него самого, за заправку автомобиля топливом в зоне проведения соревнований и другие нарушения водитель решением КСК может быть исключен из соревнования.

Глава 2. ОТДЕЛЬНЫЕ ВИДЫ СОРЕВНОВАНИЙ АВТОМНОГОБОРЬЯ

2.1. Классическое скоростное маневрирование – фигурное вождение («классика»)

2.1.1. Общие положения.

2.1.1.1. Классическое скоростное маневрирование (далее - «классика») – вид автомобильного соревнования на точность скоростного преодоления трассы, оборудованной фигурами определенной конфигурации и размеров, в котором Водители выполняют упражнения различной сложности. Фигуры имитируют дорожные условия в сконцентрированном виде.

2.1.2. Требования к трассе:

2.1.2.1. Расположение фигур на трассе, а также перечень упражнений и последовательность их выполнения определяются Организатором соревнований и указываются в РС или

определяются жеребьевкой накануне соревнований, что также оговаривается в РС. При этом, упражнение «стоп» всегда должно быть последним.

2.1.2.2. Расстояние между фигурами и их взаимное расположение устанавливаются в зависимости от конфигурации и размеров площадки.

2.1.2.3. Фигуры обозначаются стойками и фишками. Стойки в фигурах устанавливаются через 1м.

2.1.3. Фигуры трассы.

Трасса включает в себя фигуры со стандартным комплексом упражнений на них:

- «эстафета»;
- «круг» или/и «крест»;
- «стоянка»;
- «колея»;
- «бокс»;
- «пеньки»;
- «змейка»;
- «габаритные ворота»
- линия «стоп» (финиш).

для обеспечения безопасности в схему вида могут быть включены дополнительные ограничители, при этом пенализация за их падение или сдвиг оговаривается в РС

2.1.4. Описание фигур.

2.1.4.1. **«Эстафета»** - это жесткое кольцо диаметром 200 мм из прутка диаметром сечения 5-10 мм, надеваемое на горизонтальный кронштейн вертикальной стойки, установленной на устойчивой подставке. Высота кронштейна должна соответствовать середине оконного проема двери автомобиля.

Различаются два вида «эстафеты»:

- **«Эстафета круговая»**, при выполнении которой Водитель должен снять кольцо и объехать эстафетную стойку (по полной окружности), затем вновь надеть кольцо на тот же кронштейн. Допускается надевать кольцо на кронштейн через верхний конец стойки.

- **«Эстафета линейная»** отличается от круговой тем, что устанавливаются две эстафетные стойки с расстоянием между ними не менее 15м.

Водитель должен снять кольцо («эстафету») с первой (по ходу автомобиля) стойки и повесить его на кронштейн второй стойки.

Возможна «эстафета линейная» с установкой одной стойки. Водитель в этом случае должен снять со стойки кольцо и повесить его на прежнее место после выполнения других упражнений, оговариваемых в РС.

2.1.4.2. **«Круг»** - две концентрические окружности, обозначенные ограничителями, образующие кольцевую проезжую часть, въезд на которую и выезд из которой осуществляется через ворота во внешней окружности.

Водитель должен въехать через ворота на проезжую часть «круга», проехать по «кругу» и вывести автомобиль за створ ворот, не задев ограничителей.

Если РС не заданы другие варианты, то фигуру «круг» Водители проходят сначала передним ходом по часовой стрелке, а затем – задним ходом против часовой стрелки. Каждое упражнение на фигуре является самостоятельным.

2.1.4.3. **«Крест»** - аналог фигуры «круг», обозначенный ограничителями, расположенными на условных окружностях по концам двух взаимно перпендикулярных диаметров. Поле между ограничителями условных окружностей является проезжей частью фигуры. Порядок въезда в фигуру и выезда из нее оговаривается в РС.

2.1.4.4. **«Стоянка»** - прямоугольник, обозначенный ограничителями с трех сторон, одна широкая сторона открыта и обозначена на поверхности площадки линией шириной 3 см. Ширина этой линии откладывается наружу от теоретического размера фигуры.

Водитель должен через открытую сторону фигуры поставить автомобиль так, чтобы в момент остановки автомобиля ни одна его деталь (кроме зеркала и фаркопа) не выходила за периметр фигуры, а затем вывести автомобиль, не задев ограничителей.

Упражнения: постановка автомобиля на фигуре правым или левым бортом, задним или передним ходом.

Если в РС не оговорен вариант выполнения упражнения, въезд на «стоянку» разрешается любой стороной при любом направлении движения (задним или передним ходом).

2.1.4.5. **«Бокс»** - прямоугольник, обозначенный ограничителями с трех сторон; одна узкая сторона открыта.

Водитель должен поставить автомобиль так, чтобы с открытой стороны ни одна его деталь (кроме зеркала и фаркопа) не выходила за периметр фигуры, а затем вывести автомобиль из фигуры, не задев ограничителей.

Упражнения: въезд в «бокс» задним и передним ходом. Если в РС не оговорен вариант выполнения упражнений, принимается въезд в «бокс» задним ходом.

2.1.4.6. **«Колея»** - две пары брусков (фишек), образующие проезд для колес одной стороны автомобиля.

Фишка для колеи имеет ширину не менее 8 см. и длину 16 см. Торце бруска, направленный в сторону проезда, срезан под углом 30 градусов к вертикали.

Водитель должен провести автомобиль так, чтобы передние и задние колеса одной стороны автомобиля прошли между фишками, не задев их.

Упражнения: проезд «колеи» правыми или левыми колесами автомобиля, передним и задним ходом. Если в РС не оговорены варианты выполнения упражнений, то проезд «колеи» разрешается любой стороной.

При разметке фигуры на площадке наносятся пятна, повторяющие очертания основания фишек, но так, чтобы после установки этих фишек краска не была видна (накрашенные участки полностью накрываются фишками). Задевание и смещение фишки определяется появлением полоски краски из-под нее.

2.1.4.7. «Пеньки» - два пенька (фишки), установленные вертикально на расстоянии друг от друга, приблизительно равном базе автомобиля. Фишки–пеньки представляют собой цилиндры (допускается также прямоугольное сечение пеньков) высотой, определяемой наименьшим дорожным просветом автомобиля согласно его технической характеристике. Высота «пеньков» по фактическому просвету допускается, если все водители выступают на одном автомобиле. Диаметр цилиндров (или ширина стороны прямоугольников) должен быть в пределах 0,5-0,6 их высоты. Расстояние между пеньками оговаривается в РС.

Если в РС не оговорен вариант выполнения упражнения, то проезд над стоящими пеньками осуществляется передним ходом.

2.1.4.8. «Змейка» - не менее пяти ограничителей (стоек), установленных по прямой линии с одинаковыми интервалами, что образует четыре проезда.

Водитель должен последовательно проехать все проезды, полностью выехав за ось крайнего проезда, не задев ограничителей.

Упражнения: проезд «змейки» передним и задним ходом.

Если в РС не оговорена последовательность выполнения упражнений, то они выполняются сначала передним, а затем – задним ходом.

2.1.4.9. «Габаритные Ворота» - две пары консолей, установленные горизонтально по высоте наибольшей габаритной ширины автомобиля. Консоли – жесткие стержни, установленные подвижно в горизонтальной плоскости на вертикальных стойках

Для контроля проезда ширина ворот должна обозначаться на поверхности площадки метками, являющимися проекцией свободных концов горизонтальных консолей. Допускается для этой цели основания стоек «Ворот» четко очерчивать на площадке по их периметру

Размер мягких наконечников, если таковые применяются для предохранения от царапин лакокрасочных покрытий автомобиля, входит в зачетный габарит.

Упражнения: проезд «ворот», не задев ограничителей, передним и задним ходом.

Если в РС не указана последовательность прохождения «ворот», то сначала выполняются упражнения передним ходом, затем – задним.

2.1.4.10. «Стоп» – линия длиной 3 м. и шириной 15 см., нанесенная на поверхность площадки перпендикулярно зачетному направлению движения. В одном метре перед линией «стоп» параллельно ей наносится линия, ограничивающая зону фигуры.

Водитель должен, двигаясь безостановочно от первой линии, так поставить автомобиль, чтобы в контакте с линией «стоп» оказались оба колеса, обусловленные как зачетные.

При этом финишем считается тот момент, когда наиболее выступающая по направлению движения точка автомобиля пересекает вертикальную плоскость, проходящую через линию финиша при условии, что Водитель находится в автомобиле. Водитель после фиксации финиша продолжает вести автомобиль для выполнения упражнения «стоп». При фиксации остановки автомобиля Водитель не должен снимать ногу с педали тормоза до разрешения судьи на финише.

Упражнения: остановка передними колесами автомобиля после движения передним ходом и задним ходом.

Контакт колеса автомобиля с линией «стоп» не обязательно должен быть по всей ширине шины.

2.1.5. Порядок старта и движение по трассе. Особенности выполнения фигур. Пенализация.

2.1.5.1. Старт только индивидуальный, с места, при работающем двигателе. В РС может быть оговорен старт при неработающем двигателе.

2.1.5.2. При старте автомобиль к моменту подачи стартовой команды должен быть неподвижен. При этом передние колеса автомобиля должны иметь контакт с линией старта или быть сзади нее на любом расстоянии. При хронометраже с помощью автоматически регистрирующих приборов автомобиль устанавливается так, чтобы те части их, которые включают механизм засечки времени, не доходили до линии старта не более чем на 10 см. Водитель в момент подачи стартовой команды должен находиться в автомобиле.

2.1.5.3. На трассе должен находиться только один автомобиль (на траектории движения не должно находиться других автомобилей).

2.1.5.4. Между фигурами и внутри фигур допускается любое маневрирование, кроме остановок в метровой зоне фигуры «стоп».

2.1.5.5. При наличии параллельных трасс порядок их использования определяется жребием, если иное не указано в РС.

2.1.5.6. Водитель на трассе имеет право пользоваться приемами, общепринятыми у водителей: смотреть назад как через заднее стекло, так и через окно левой двери при опущенном стекле, а также выглядывать через окно этой двери.

2.1.5.7. Открытие двери легкового автомобиля на трассе недопустимо и, в случае преднамеренности, Водитель получает пенализацию.

2.1.5.8. Принудительная остановка автомобиля на трассе судьями допускается только в случае возникновения опасности для окружающих и (или) для самого участника, а также при превышении контрольного времени.

2.1.5.9. Если водитель допустил отклонение от схемы трассы, но вернулся к исходной точке, с которой начал делать ошибки, и далее закончил прохождение трассы без отклонений от ее схемы, он получает зачет наравне со всеми. При этом упражнения, выполненные дважды, фиксируются дважды и в судейском протоколе.

2.1.5.10. Упражнения, выполняемые на одной и той же фигуре передним и задним ходом, являются самостоятельными.

2.1.5.11. Задевание ограничителя означает задевание его стержня Водителем или его автомобилем. Задевание колесами автомобиля основания ограничителя (стойки) не пенализируется.

2.1.5.12. Посторонняя помощь Водителю в движении по трассе, а также при ремонте на трассе его автомобиля запрещается и влечет за собой исключение из зачета. При этом посторонней помощью считается выполнение каких-либо действий непосредственно с автомобилем любым лицом, не являющимся членом судейской коллегии соревнования при исполнении своих обязанностей.

Не считается посторонней помощью, оказанная при выводе автомобиля из аварийного положения или при освобождении от него трассы для обеспечения безопасности других участников. Для освобождения трассы Главный судья (или КСК) вправе оказать помощь в принудительном порядке.

2.1.5.13. Дополнительное оборудование автомобиля (зеркало, фаркоп, колесные фартуки и т.п.) при определении габаритов последнего не учитываются, однако, задевание ими ограничителей или фишек при выполнении упражнения засчитываются как ошибка и пенализируется в общем порядке.

2.1.5.14. За задевание ограничителей, в том числе и фигуры, на которой в данный момент упражнение не выполнялось, Водителю начисляется пенализация.

2.1.5.15. Задевание одного и того же ограничителя несколько раз в процессе выполнения одного упражнения считается одним задеванием.

2.1.5.16. Окончанием выполнения упражнения считается момент начала выполнения следующего упражнения.

2.1.5.17. Вход-выход фигуры «колея» считается по продольной оси фигуры;

2.1.5.18. В фигуре «стоп» остановка в метровой зоне фигуры или за линией «стоп», а также отсутствие контакта с линией «стоп» хотя бы одного из двух зачетных колес пенализируется.

В неявных случаях проверка наличия контакта колеса с линией «стоп» проводится путем подкладывания под колесо тонкой пластины (например, бумажного листа) с ровной кромкой, располагаемой параллельно длинной стороне линии. Отсутствие за кромкой пластины цветной полосы разметки означает отсутствие контакта колеса с линией «стоп».

2.1.5.19. В фигурах «стоянка» и «бокс», помимо задевания стоек, пенализируется и неполный заезд автомобиля, т.е. если проекция хотя бы одной детали автомобиля выходит за периметр фигуры.

2.1.5.20. Рекомендуемая пенализация (другие варианты оговариваются в РС):

➤ по 5 секунд за:

- фальстарт;
- падение или сдвиг ограничителя в фигурах «бокс», «стоянка», «круг», «колея»;
- задевание кронштейна в фигуре «ворота»;

➤ по 10 секунд за:

- падение или сдвиг ограничителя в фигурах «крест», «змейка» и пеньков в фигуре «пеньки»;
- падение или сдвиг ограничителя фигуры, на которой в данный момент упражнение не выполняется;
- падение стойки в фигуре «ворота», кольца или стойки в фигуре «эстафета».

➤ по 20 секунд за:

- неполный заезд (или выезд) в фигурах «бокс», «стоянка», «змейка», «круг»;
- нарушение условий финиширования (в фигуре «стоп»),
- проезд над всеми фишками фигуры «колея» без задевания их;
- проезд, при котором хотя бы одна ближняя или дальняя пара фишек фигуры «колея» (по ходу автомобиля) оказалась с внешней стороны колес проходящего по фигуре автомобиля;
- преднамеренное открытие двери автомобиля при прохождении трассы.

2.1.5.21. Рекомендуемые условия исключения водителей из зачета, другие варианты оговариваются в РС (см. п. 1.5.12.):

³⁵
17 превышение контрольного времени;

- ³⁵₁₇ изменение последовательности и правильности выполнения упражнений, пропуск их (нарушение схемы движения по трассе);
- ³⁵₁₇ задевание более 3 ограничителей в одном упражнении;
- ³⁵₁₇ выезд (или въезд) из фигуры не через ее регламентируемый для данного упражнения вход-выход;
- ³⁵₁₇ неснятое кольцо в фигуре «эстафета» или не выполненный объезд эстафетной стойки;
- ³⁵₁₇ если хотя бы одна из фишек фигуры «пеньки» осталась вне колес автомобиля (проезд по диагонали или поперек)
- ³⁵₁₇ если ни одно из колес автомобиля не вошло в проекцию фигуры, на которой выполняется упражнение;
- ³⁵₁₇ сквозной проезд к следующей по схеме фигуре через другие фигуры;
- ³⁵₁₇ уклонение от проезда по всей территории фигуры;
- ³⁵₁₇ посторонняя помощь на трассе;
- ³⁵₁₇ использование Водителем рации или других переговорных устройств;

2.1.6. Особенности проведения «классики» по варианту «Б»

- На выполнение каждого упражнения Водителю дается две попытки, а также право на невыполнение одного упражнения. В упражнении «стоп» вторая попытка не предоставляется.

- После правильного выполнения упражнения судья, стоящий в прямой видимости от Водителя, который обязан следить за жестами судьи, поднимает зеленый флаг, а другие судьи на трассе дублируют этот сигнал, также поднимая зеленый флаг.

Примечание: В дальнейшем изложении о дублировании сигналов судьи на фигуре упоминаться не будет, но будет иметься в виду, что все сигналы судьи другие судьи дублируют. При этом флаги не опускаются до начала выполнения Водителем следующего упражнения.

- Окончанием попытки считается полный выезд автомобиля за пределы фигуры.

- При неудачной попытке судья на фигуре сразу же после обнаружения погрешности в выполнении упражнения поднимает желтый флаг, после чего Водитель выезжает из фигуры (в любую сторону, но через вход-выход фигуры, вне зависимости от требуемого направления движения по фигуре), объезжает штрафную стойку и делает вторую попытку выполнения упражнения.

- При безошибочной второй попытке судья поднимает зеленый флаг, тем самым, разрешая перейти к выполнению следующего упражнения.

- При совершении ошибки во второй попытке судья поднимает одновременно зеленый и желтый флаги (упражнение не засчитывается, но разрешается приступить к следующему упражнению, если это – первое незачтенное упражнение). Если это невыполненное упражнение - второе, водитель исключается из зачета и кратчайшим путем выезжает из фигуры, освобождая трассу.

- Допускается также работа судей только с желтыми флагами, поднимая их вверх только в случае фиксации ошибки. Исключение составляет окончание первых упражнений перед началом вторых на одной фигуре (движение передним и задним ходом) в фигурах «круг», «колея», «змейка», «ворота». В этих случаях судья поднимает желтый флаг не выше горизонтали, подтверждая выполнение упражнения.

- Попытка выполнения Водителем не засчитывается, если не соблюдено хотя бы одно условие правильного его выполнения.

- Задевание любой штрафной стойки, в том числе финишной (в случае их установки), ведет к исключению водителя из зачета (п.п. 1.5.12.).

2.2. Нестандартное скоростное маневрирование («нестандарт»).

2.2.1. Общие положения.

2.2.1.1. Нестандартное скоростное маневрирование – вид автомобильного соревнования на точность скоростного преодоления трассы, оборудованной фигурами определенной конфигурации и размеров, разрабатываемые организатором либо «универсальная решетка» (УР), разработанная СТЦ «АСМ» (С-Петербург), представляющая собой сочетание четырех фигур «крест» с радиальными лучами в двух взаимно перпендикулярных направлениях.-

2.2.2. Требования к трассе.

2.2.2.1. Фигуры трассы обозначаются ограничителями.

2.2.3.2. Ограничители могут иметь различные отличительные признаки, например, разноцветные флажки, пластмассовые чехлы и т.п., что обеспечивает более быстрое распознавание проездов при движении по трассе. Однако эти отличительные признаки не должны затруднять движение автомобиля по трассе и судейства.

2.2.3. Порядок старта и движения по трассе. Пенализация.

2.2.3.1. Соревнование может проходить в один или несколько заездов, по одной или по разным трассам, причем, все заезды могут проводиться на одних и тех же фигурах. Внутри фигур и вне их допускается любое маневрирование, если это не повлечет за собой искажение заданной схемы прохождения трассы.

2.2.3.2. Количество заездов оговаривается в РС.

2.2.3.3. Вариант старта (с места с работающим или неработающим двигателем, с ходу) оговаривается в РС.

2.2.3.4. Если водитель допустил отклонение от схемы трассы, но вернулся к исходной точке, с которой начал делать ошибки, и далее закончил прохождение трассы без отклонений от ее схемы, он получает зачет наравне со всеми. Пенализация, начисленная до возврата и после, суммируется.

2.2.3.5. Дистанция на «нестандарте», для обеспечения возможности фиксации судьями места нарушения Водителем прохода фигуры, условно разбивается на участки (группы кругов, зигзагов и т.п.)

2.2.3.6. Повторное опрокидывание одного и того же ограничителя на одном участке (см.п.п. 2.2.3.5). считается одной ошибкой.

2.2.3.7. Рекомендуемая пенализация (иное оговаривается в РС):

по 5 секунд за:

- фальстарт;
- опрокидывание или перемещение стойки;
- нарушение условий финиша;
- 2.2.3.9. Условия исключения Водителя из зачета в заезде (см. п. 1.5.12):
- неисправленное нарушение последовательности движения по трассе;
- опрокидывание более 5-и стоек на трассе;
- посторонняя помощь на трассе
- использование Водителем рации или других переговорных устройств;
- открытие замков ремней безопасности на трассе;
- превышение установленного РС контрольного времени.

2.3. Автомобильный слалом.

2.3.1. Общие положения.

2.3.1.1. Соревнования по автомобильному слалому (далее – слалому) проводятся на трассах с многократным изменением направления движения за счет естественных или искусственных ограничителей, снижающих скорость.

2.3.1.2. Тренировочные заезды в день соревнования на установленной для этого трассе запрещены, если это не предусмотрено РС.

2.3.2. Требования к трассе. Пенализация.

2.3.2.1. Ширина трассы на участках, не содержащих ворот и коридоров – не менее 6 м.

2.3.2.2. Трасса размечается ограничителями.

2.3.2.3. Для обозначения ворот ограничители устанавливаются на одинаковом для всех ворот расстоянии в 3-4 м. Положение оснований ограничителей обозначается на поверхности площадки по их периметру.

2.3.2.4. На каждые 100 м. трассы должно быть не менее 10-и препятствий:

- одиночные ограничители;
- ворота;
- последовательно установленные с обеих сторон ограничители, с равными или переменными интервалами;
- коридоры шириной от 3 до 6 м., образованные двумя параллельными рядами ограничителей, установленных с интервалами в 1-2 м.

2.3.2.5. Изменение направления движения более чем на 45 градусов, допускается только в случаях крайней необходимости (при ограничении габаритов площадки).

2.3.2.6. Допускается многократное использование одних и тех же элементов трассы как в одном, так и во встречном направлении движения.

2.3.2.7. Длина прямолинейных участков трассы не должна превышать 100 м.

2.3.2.8. Количество заездов оговаривается в РС.

2.3.2.9. Старт с места при работающем двигателе. Последовательность и интервалы между стартами оговариваются в РС. При этом на трассе не может быть более одного автомобиля.

2.3.2.10. Линия финиша должна отстоять от последнего изменения прямолинейности движения не менее чем на 15 м. Это расстояние должно быть повторено за линией финиша при проведении его «с ходу».

2.3.2.11. Для снижения средней скорости с целью обеспечения безопасности, допускается применение фигур «Классики» на трассах Слалома

2.3.2.12. Рекомендуемая пенализация - по 5 секунд за:

- опрокидывание стойки;
- фальстарт;
- нарушение условий финиша.
- 2.3.2.13 Рекомендуемое условие исключения Водителей из зачета в заезде (см. п. 1.5.12.):
- нарушение схемы движения по трассе;
- пропуск двух и более проездов;
- фальстарт (в случае проведения более одного зачетного заезда);
- посторонняя помощь на трассе.

- использование Водителем радиации или других переговорных устройств;
- открытие замков ремней безопасности на трассе.

2.3.3. Особенности линейного слалома

2.3.3.1. Трасса линейного слалома представляет собой прямолинейную «змейку» с переменным шагом. Каждый из проездов сужается к середине трассы на 1 м., а далее – расширяется на ту же величину. При недостаточности размеров площадки допускается одноразовый излом трассы, что должно быть оговорено в РС. После последней стойки может быть установлена разворотная стойка на расстоянии, равном расстоянию от старта до первой стойки.

2.3.3.2. Старт и финиш совмещены. Место старта-финиша – стартовый (он же – финишный) квадрат. Фиксируется касание квадрата одним из колес автомобиля (оговаривается в РС).

2.3.3.3. Установка разворотной стойки и другой вариант старта-финиша (например, финиш «базой») оговаривается в РС.

2.3.3.4. Движение по трассе может быть:

- передним или задним ходом в оба конца с разворотом либо вокруг последней стойки, либо вокруг поворотной стойки,
- передним ходом с возвратом на старт-финиш задним ходом.

2.3.3.5. Старт одиночный, при работающем двигателе. При этом левое переднее колесо автомобиля должно быть в контакте со стартовым квадратом.

2.3.3.6. Момент финиширования фиксируется, когда наиболее выступающая по направлению движения точка автомобиля пересекает вертикальную плоскость, проходящую через переднюю линию квадрата. Водитель после фиксации момента финиша продолжает вести автомобиль для выполнения условий финиширования, состоящих с том, что финиш засчитывается при касании квадрата одним из колес автомобиля (оговаривается в РС).

2.3.4. Особенности спринт-слалома.

2.3.4.1. Трасса спринт-слалома представляет собой сочетание прямых участков и участков с попеременным изменением направления движения (слаломных). Расстояние между стойками 10 м. Допускается другое расстояние, если это оговорено в РС.

2.3.4.2. Предпочтительно строить трассу спринт-слалома замкнутой, с двумя отдельными зонами старта-финиша, расположенными в противоположных точках трассы на прямолинейных ее участках. При такой конфигурации трассы старты даются с места, при работающем двигателе, в противоположных направлениях.

2.3.4.3. Финиш производится «базой». Допускается другой вариант старта и финиша, если это оговорено в РС.

2.3.4.4. Движение по трассе может быть передним или задним ходом.

2.4. Развороты.

2.4.1. Старт с места при работающем двигателе. Финиш – базой.

2.4.2. Водитель заезжает в первый прямоугольник, боковые стороны которого обозначены фишками, передним ходом, а выезжает с противоположной стороны – задним. Продолжая движение задним ходом, водитель заезжает во второй прямоугольник, а выезжает с противоположной стороны – передним. Развернувшись вокруг стойки, продолжает движение в обратном направлении, последовательно проезжая один и второй прямоугольники, как описано выше.

2.4.3. Сторона разворота в прямоугольнике не оговаривается.

2.4.4. Рекомендуется использовать две параллельные трассы.

2.4.5. Пенализация и условия исключения Водителей из зачета оговариваются в РС.