

14
АПРЕЛЯ



#АВТОСПОРТ
#РАЛЛИ_БГТУ

IV ЕЖЕГОДНОЕ
РАЛЛИ
3-Й КАТЕГОРИИ
#БГТУимШухова

РЕГЛАМЕНТ

ОРГАНИЗАТОР:

#SHUKHOV_RACING_TEAM

ПРИЁМ ЗАЯВОК:

 **avtosport-bstu@yandex.ru**

ИНФОРМАЦИЯ:

 **shukhov_racing_team**
rally_bstu_2017

 **+7(905) 879 87 04**



БГТУ
им. В. Г. Шухова



shukhov-motors.com

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|--|----|
| 1. Программа ралли | 3 |
| 2. Статус. Организатор. Официальные лица | 3 |
| 3. Нормативные документы. Описание ралли. Безопасность | 4 |
| 4. Зачёты. Участники. Заявки. АП | 6 |
| 5. Автомобили. ТИ | 7 |
| 6. Дорожные соревнования. Дополнительные соревнования | 7 |
| 7. Зоны контроля и щиты | 10 |
| 8. Результаты, протесты, апелляции | 10 |
| 9. Награждение | 10 |
| 10. Приложение 1. Таблица пенализаций | 11 |
| 11. Приложение 2. Зоны контроля и щиты | 12 |

1. ПРОГРАММА РАЛЛИ

| Мероприятие | Дата и время | Место или адрес |
|--|------------------------------------|---|
| Начало подачи предварительных заявок | 19 февраля 2018 г. | www.bstu.ru rallybstu@mail.ru |
| Окончание приема предварительных заявок | 11 апреля 2018 г. | www.bstu.ru rallybstu@mail.ru |
| Административная проверка | 11 апреля 2018 г. 18:00 – 20:00 | СДК, фойе |
| Публикация списка заявленных участников, ведомости явки на Техническую инспекцию | 13 апреля 2018 г. | www.bstu.ru www.shukhov-motors.com https://vk.com/rally_bstu_2017 |
| Техническая инспекция Мед. инспекция | 14 апреля 2018 г. 6:30-8:30 | БГТУ им. В.Г. Шухова |
| Брифинг с участниками Торжественное открытие | 14 апреля 2018 г. 8:30 – 8:55 | БГТУ им. В.Г. Шухова |
| Старт нулевого экипажа | 14 апреля 2018 г. 08:59 | БГТУ им. В.Г. Шухова |
| Старт первого экипажа | 14 апреля 2018 г. 09:30 | БГТУ им. В.Г. Шухова |
| Публикация предварительных результатов | 14 апреля 2018 г. 19:30 | БГТУ им. В.Г. Шухова СДК |
| Публикация итоговых результатов | 14 апреля 2018 г. 20:30 | БГТУ им. В.Г. Шухова СДК |
| Награждение | 14 апреля 2018 г. 21:00 | БГТУ им. В.Г. Шухова СДК, дискозал |

2. СТАТУС, ОРГАНИЗАТОР, ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

2.1 IV Ежегодное ралли 3 категории БГТУ им. В.Г. Шухова 2018 года является не классифицируемым традиционным лично-командным автомобильным спортивным соревнованием (любительское ралли).

2.2 Цели и задачи соревнования.

Популяризация автомобильного спорта среди автолюбителей и привлечение их к занятию автомобильным спортом; совершенствование навыков управления автомобилем и его безопасной эксплуатации в различных дорожных условиях; пропаганда Правил дорожного движения; привлечение внимания молодежи к техническим видам спорта как форме проведения досуга и пропаганда здорового образа жизни.

2.3 Организатором ралли является инженерно-гоночная команда «SHUKHOV RACING TEAM» ФГБОУ ВО «БГТУ им. В.Г. Шухова» и ООО «Шухов Моторс».

2.4 Оргкомитет:

| | | |
|--------------------------|------------------------------------|---|
| Председатель оргкомитета | Сергей Николаевич Глаголев | Ректор БГТУ им. В.Г. Шухова |
| Члены оргкомитета | Николай Афанасьевич Шаповалов | Первый проректор БГТУ им. В.Г. Шухова |
| | Ирина Павловна Авилова | Проректор БГТУ им. В.Г. Шухова |
| | Латышев Сергей Сергеевич | Председатель Объединённого профсоюзного комитета БГТУ им. В.Г. Шухова |
| | Новиков Иван Алексеевич | Зав. кафедрой Эксплуатации и организации движения автотранспорта |
| | Артем Сергеевич Корнеев | Директор ЦИИТ ИТЦ БГТУ им. В.Г. Шухова |
| | Антон Владимирович Дикевич | Директор ООО «Шухов Моторс» |
| | Виктория Владимировна Саплинова | Капитан инженерно-гоночной команды БГТУ им. В.Г. Шухова «SHUKHOV RACING TEAM» |

2.5 Судейство ралли осуществляет приглашенная организатором коллегия спортивных судей.

2.6 Руководство соревнования:

| | | | |
|--------------------------------------|--------------------|----------|---------------------------------|
| Руководитель гонки | Артем Корнеев | Белгород | Выпускник БГТУ им. В.Г. Шухова |
| Спортивный комиссар | Антон Дикевич | Белгород | Выпускник БГТУ им. В.Г. Шухова |
| Комиссар по безопасности на маршруте | Иван Новиков | Белгород | Выпускник БГТУ им. В.Г. Шухова |
| Главный секретарь | Виктория Саплинова | Белгород | Магистрант БГТУ им. В.Г. Шухова |
| Главный хронометрист | Владислав Харузин | Белгород | Студент БГТУ им. В.Г. Шухова |
| Офицер по связи с участниками | Рощубкин Петр | Белгород | Выпускник БГТУ им. В.Г. Шухова |
| Руководитель компьютерной группы | Кахаров Азамат | Белгород | Студент БГТУ им. В.Г. Шухова |

| | | | | | |
|--|---|--|--|--|---|
|  | Руководитель гонки <u>Корнеев</u> <u>Артем</u> Белгород 8(905)879-87-04 |  | Главный судья <u>Дикевич</u> <u>Антон</u> Белгород 8(980)520-83-34 |  | Главный секретарь <u>Саплинова</u> <u>Виктория</u> Белгород 8 (904)088-29-14 |
|  | Офицер по связи с участниками <u>Рощубкин</u> <u>Петр</u> Белгород 8(951)142-17-14 |  | Главный Хронометрист <u>Харузин</u> <u>Владислав</u> Белгород 8(906)602-90-29 |  | Комиссар по безопасности на маршруте <u>Иван Новиков</u> Белгород |

3. НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ. ОПИСАНИЕ РАЛЛИ. БЕЗОПАСНОСТЬ

3.1 Нормативными документами являются:

- ПДД РФ;
- Правила организации и проведения ралли 3 категории;
- Спортивный Кодекс РАФ;
- настоящий регламент;
- бюллетени, издающиеся судейской бригадой.

Все изменения настоящего Регламента могут быть объявлены только пронумерованными и датированными бюллетенями, выпущенными организатором или Коллегией спортивных комиссаров.

Заявочные формы экипажа и регламент размещены на сайтах www.bstu.ru, <http://shukhov-motors.com>, vk.com/rally_bstu_2017 и выдаются организатором на Административной Проверке (АП).

3.2 На АП у экипажа проверяют документы, необходимые для участия в ралли, назначают стартовый номер, выдают регламент, комплект наклеек, который размещается на автомобиле в строгом соответствии со схемой наклеек, вывешенной на АП.

3.3 После АП публикуется список заявленных экипажей и команд, а также ведомость явки на Техническую Инспекцию (ТИ).

3.4 На ТИ представитель каждого экипажа должен отметить в свою минуту согласно ведомости явки на ТИ (подойти к машине с щитом «ТИ») и получить Контрольную Карту (КК). Прохождение ТИ производится по мере готовности экипажей, знаком готовности к осмотру является поднятый капот автомобиля в срок установленный программой соревнования.

3.5 На старте ралли экипаж получает Дорожную Книгу (ДК), которая содержит Маршрутный Лист (МЛ) и легенду, а также условные обозначения, схемы движения и т.д. Вследствие изменений, возникших в процессе подготовки, организатор может вносить изменения в ДК в ходе соревнования, посредством бюллетеней, которые могут быть доведены до экипажей на любом контактном судейском пункте. Хотя бы один из членов экипажа обязан ознакомиться с бюллетенем и поставить подпись с номером экипажа в судейском протоколе.

3.6 В случае отказа в ходе ралли от дальнейшего участия экипажу необходимо максимально быстро сообщить об этом офицеру по связи с участниками (телефон указан в регламенте и в ДК). После этого экипажу настоятельно рекомендуется собственноручно указать в КК причину схода и затем в кратчайшее время сдать КК на ближайшем судейском пункте, либо передать её другому экипажу.

3.7 Ралли проходит по дорогам общего пользования, за исключением Дорожного Соревнования типа Слалом (СЛ).

3.8 Протяжённость трассы не более 200 км.

3.9 Трасса разделена на дорожные и дополнительные соревнования, указанное разделение приведено в МЛ как перечисление судейских пунктов.

3.10 Предварительное ознакомление с трассой запрещено под угрозой исключения из зачета.

3.11 В легенде (Дорожной Книге) даны ориентиры (перекрёстки, дорожные знаки и указатели, светофоры, придорожные объекты и т.д.), достаточные для проезда по обязательному маршруту. В легенде приведены не все ориентиры, а только те, которые важны для распознавания данной дорожной позиции или служат повышению безопасности. Обозначения и условные символы приведены в ДК.

3.12 Когда экипаж приближается к перекрёстку, не указанному в легенде, он должен действовать следующим образом:

- если на перекрёстке разрешено единственное направление движения – двигаться по нему;
- если экипаж приближается по главной дороге, то продолжать движение по ней (направление главной дороги обозначается следующими знаками:



с табличкой «направление главной дороги», например:



- смена покрытия в определении направления главной дороги не учитывается;
- в случае, если он движется по круговому движению, обозначенному знаком



продолжать движение по кругу до съезда, обозначенного следующим ориентиром.

- в остальных случаях следует продолжать движение в наиболее прямом направлении;
- если перекресток регулируемый, направление главной дороги определяется по знакам приоритета
- въезды во дворы, на территории заводов, складов, и прочих закрытых предприятий, лесные и полевые дороги, колеи от тракторов, дорогами не считаются, если движение по ним не указано в Дорожной Книге.

3.13 В легенде могут использоваться «слепые» позиции, где не указываются расстояния. «Слепой» позицией будет являться первая позиция на местности, содержащая все ориентиры, указанные в ДК, и не проезжаемая в единственно возможном направлении по ПДД, либо по главной дороге.

3.14 В легенде могут присутствовать дорожные знаки, введенные организатором (отсутствующие на местности). Их требования приравниваются к требованиям ПДД и обязательны для выполнения участниками ралли. Такие знаки обозначаются пунктирной линией.

3.15 Экипажи принимают участие в соревновании на свой страх и риск, и несут полную ответственность, в случае дорожно-транспортного происшествия (ДТП) с их участием. Организатор и судьи не несут ответственности за ущерб, причиненный в ходе соревнования имуществу, жизни и здоровью участников, водителей и третьих лиц. Ответственность возлагается на непосредственных виновников ДТП.

3.16 Движение по трассе ралли осуществляется каждым экипажем самостоятельно **строго** в рамках ПДД. Любое зафиксированное судьями нарушение ПДД влечёт как минимум спортивное наказание (подразумевается, что спортивное наказание может быть назначено независимо от административного или иного, предусмотренного действующим законодательством РФ) вплоть до исключения из зачёта. В любом случае участие в ралли не может являться предлогом для получения преимущества в дорожном движении.

Выполнение заданных скоростных режимов и временных рамок не может быть оправданием нарушений со стороны экипажа.

3.17 Расписание движения организатор выбирает исходя из возможности его выполнения без нарушения установленных скоростных режимов.

3.18 Оба члена экипажа обязаны находиться в застегнутых шлемах, как на всех Дополнительных Соревнованиях, так и в оговоренных маршрутными документами местах трассы.

3.19 Запрещена остановка между судейским щитом финиша дополнительного соревнования и щитом «STOP» при финише с ходу, если она не вызвана дорожной ситуацией или требованиями ПДД.

3.20 Судьи имеют право в целях безопасности взять для отметки у экипажа контрольную карту и попросить его немедленно покинуть зону контроля, но затем обязаны быстро принести Контрольную Карту с отметкой.

3.21 В любом месте трассы экипаж обязан остановиться у судейского щита с надписью «STOP» на красном фоне.

3.22 Перевозка пассажиров строго запрещена, за нарушение данного пункта – исключение из ралли.

3.23 Экипаж несёт полную ответственность за сохранность стартовых номеров и их читаемость (не забывайте периодически очищать их от грязи). В случае невозможности идентифицировать стартовый номер, экипажу будет засчитан пропуск бесконтактных судейских пунктов.

3.24 Все судейские пункты открываются минимум за 15 минут до расчетного времени явки первого экипажа, и закрываются минимум через 15 минут после расчетного времени явки последнего экипажа. Если экипаж не получил отметку на каком-либо судейском пункте, по причине того, что пункт ещё не открылся, или уже закрылся, экипажу засчитывается пропуск данного судейского пункта.

3.25 На трассе ралли могут применяться скрытые пункты контроля прохождения и скрытые пункты контроля ПДД, не обозначенные ни в ДК, ни на местности.

4. ЗАЧЕТЫ. УЧАСТНИКИ. ЗАЯВКИ. АП

4.1. Устанавливаются следующие личные зачеты:

- «абсолютный зачет» для всех экипажей;
- «студенты и выпускники БГТУ им. В.Г. Шухова» - один или оба члена экипажа являются студентами или выпускниками БГТУ им. В.Г. Шухова.

4.3. Экипаж, в котором водители могут претендовать на разные зачеты (например: абсолютный личный и «студенты и выпускники»), выбирает зачёт при прохождении АП, на свое усмотрение, но только один.

4.4 При прохождении АП экипажи предъявляют:

- заполненную на компьютере или ПЕЧАТНЫМИ буквами от руки заявочную форму экипажа;
- обязательное медицинское страхование (ОМС) и страхование от травм и несчастных случаев (ТНС) (необходимо оформить заранее);
- водительские удостоверения первого и второго водителя;
- документы на заявленный автомобиль (СТС),
- страхование гражданской ответственности перед третьими лицами (полис ОСАГО);
- документы учащегося или выпускника БГТУ им. В.Г. Шухова (для отнесения к соответствующим зачетам).

Страхование гражданской ответственности перед третьими лицами обязательно для всех автомобилей, принимающих участие в данном ралли. Все автомобили, участвующие в ралли, должны иметь действующий страховой полис ОСАГО, срок действия которого заканчивается не ранее даты финиша ралли. Иностранцы должны иметь полис страхования гражданской ответственности перед третьими лицами, действующий на территории Российской Федерации.

Обязательное медицинское страхование (ОМС) и страхование от травм и несчастных случаев (ТНС) обязательно для всех водителей, принимающих участие в ралли. Это страхование обеспечивается водителями самостоятельно и должно включать страхование жизни и здоровья, действующее во время спортивных соревнований по автомобильному спорту.

4.5 При подаче заявки стартовый взнос уплачивается на АП и составляет за:

| | |
|--|-----------|
| экипаж в абсолютном зачете | 2000 руб. |
| экипаж в зачете «студенты и выпускники БГТУ им. В.Г. Шухова» | 1500 руб. |

От стартового взноса могут быть освобождены экипажи и команды по решению оргкомитета. При неявке, отказе в старте, исключении из зачёта или сходе стартовый взнос не возвращается.

4.6 До окончания АП разрешается заменять второго водителя. До окончания ТИ разрешается заменять заявленный автомобиль.

4.7 Устанавливается максимальное количество стартующих экипажей – 80. Организатор поддерживает резервный список экипажей, допускаемых в случае отсутствия основных экипажей.

4.8 Экипажи, заявленные в списке предварительной регистрации, обязаны явиться на АП, согласно программы соревнования, после этого времени свободные номера могут быть распределены среди списка резервных экипажей.

4.9 Иногородние экипажи могут пройти АП перед ТИ, 14 апреля по предварительному согласованию с организатором. Фотографии всех требуемых документов необходимо выслать организатору до начала АП.

5. АВТОМОБИЛИ. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ

5.1 К участию в ралли допускаются легковые автомобили, категории «В», имеющие государственную регистрацию, соответствующие требованиям ПДД и прошедшие техническую инспекцию (далее – ТИ).

5.2 Разрешается использование шин, допущенных для дорог общего пользования, что подтверждается знаком российской сертификации «РСТ» или международной сертификации (буква E и цифры в общем круге). Запрещены как доработка рисунка протектора, так и использование шипов с высотой рабочей части более 1,5 мм.

5.3 Предметы, находящиеся в салоне и багажнике автомобиля, должны быть по возможности закреплены и не представлять опасности для экипажа и третьих лиц.

5.4 На автомобиле силами участника должны быть размещены наклейки (стартовые номера, эмблемы ралли и обязательная реклама), выданные организатором на АП. Экипаж несет ответственность за сохранность наклеек.

5.5 Опоздание на ТИ penalизируется в размере 1 минута за 1 минуту опоздания, но не более 10 минут. Если экипаж не успевает явиться на ТИ до окончания работы данного судейского пункта, экипаж до старта не допускается.

5.6 Автомобиль должен быть предъявлен для прохождения ТИ с наклейками, выданными на АП, в чистом виде. Сигналом готовности к прохождению ТИ является открытый капот автомобиля. На ТИ осуществляется проверка, как минимум:

- марки и модели автомобиля;
- ремней безопасности;
- крепления аккумулятора;
- исправности всех внешних световых приборов;
- звукового предупреждающего сигнала;
- стеклоочистителей и стеклоомывателей;
- правильности размещения стартовых номеров и рекламных наклеек,

и контролируется наличие:

- огнетушителя;
- аптечки;
- знака аварийной остановки;
- шлемов автомобильного или мотоциклетного типа.
- Наличие таблички “SOS \ OK”

В случае выявления недостатков на ТИ, экипаж может исправить их, в пределах времени работы ТИ. Если за время работы ТИ недостатки исправить не удалось, экипажу может быть назначена penalизация, вплоть до отказа в старте (на усмотрение Спортивного Комиссара).

6. ДОРОЖНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ.

6.1 Стартовый интервал в ралли – 1 минута.

6.2 Время судейских часов и показания секундомеров является официальным. Главный хронометрист размещает поверочные часы на ТИ и на старте ралли. Сверка остальных судейских часов в ходе ралли проводится перед первым и после последнего экипажа. Экипаж имеет право сверить часы на любом контактном судейском пункте.

6.3 Ралли проводится по системе изменяемого расписания (далее – ИР).

Система изменяемого расписания (ИР) означает соблюдение заданной в МЛ нормы времени между отметками на последовательных КВ, независимо от того, когда получена отметка на предыдущих КВ. Пример: экипажу назначено время старта на КВ-0 10:00. В МЛ указано, что на КВ-1 он обязан отметиться через 10 минут, на КВ-2 через 20 минут после КВ-1, на КВ-3 через 15 минут после КВ-2, на КВ-4 через 25 минут после КВ-3. Тогда идеальным расчётным временем для экипажа будут следующие отметки: КВ-0 в 10:00, КВ-1 в 10:10, КВ-2 в 10:30, КВ-3 в 10:45, КВ-4 в 11:10. Допустим, экипаж получил отметку на КВ-1 в 10:15 (с соответствующей penalизацией за 5 минут опоздания). Тогда, во избежание новой penalизации, ему нужно попасть на КВ-2 в 10:35 (сохранив норму времени), затем на КВ-3 в 10:50 и т.д. Если экипаж ошибся и получил отметку на КВ-2 в 10:34 (что повлекло penalизацию за 1 минуту опережения), то далее он снова меняет расписание и стремится получить отметку на КВ-3 в 10:49. Когда КВ-3 на местности отсутствует, тогда экипажу надо отметиться на КВ-4 в 11:14.

6.4 Дорожные соревнования заключаются в своевременной явке на ТИ, соблюдении последовательности явки на все остальные судейские пункты (как дорожных, так и дополнительных соревнований) и соблюдении ПДД. Обязательны отметки на пунктах контроля времени (далее – КВ), контроля прохождения (далее – КП) и дополнительных соревнований (далее – ДС).

6.5 Пункты КВ и КП могут отсутствовать на местности, в таком случае считается, что они находятся там, где указано в маршрутных документах. В случае отсутствия на местности пункта КВ, экипажу засчитывается идеальное расчетное время прибытия на данный пункт.

6.6 К дорожным соревнованиям добавляется точный и своевременный проезд по заданному легендой обязательному маршруту, что дополнительно контролируется судейскими пунктами, не указанными в ДК, а именно – пунктами внезапного контроля времени (ВКВ) и внезапного контроля прохождения (ВКП). Обязательны отметки на ВКВ и ВКП.

6.7 Судьи вносят в КК время отметки, наименование судейского пункта и значащие факты, а в судейский протокол – номер экипажа и дублируют время отметки, а также значащие факты. Члены экипажа обязаны следить за правильностью заполнения КК, а письменные возражения выразить дважды: первый раз на судейском пункте в виде краткого примечания в судейском протоколе напротив своего номера, второй раз – в виде заявления на последнем судейском пункте в течение 30 минут после своего финиша. При отсутствии двух указанных письменных возражений дальнейшие претензии к записям не рассматриваются.

6.8 Пенализуется отсутствие отметки в КК на каждом установленном на трассе судейском пункте – КВ, КП, ВКВ, ВКП, ТИ, старте ДС и на месте отметки после финиша ДС, обозначенном судейским щитом с надписью «STOP».

6.9 Отметка времени на КВ производится по моменту въезда экипажа в зону контроля судейского пункта. В том случае, когда экипаж прибыл в зону, но не подаёт КК, судьи всё равно отмечают время появления автомобиля в зоне контроля. В случае, если въезд в зону контроля занят другими автомобилями, один из членов экипажа может подойти к судьям пешком, чтобы отметить время прибытия в КК, сразу после этого он обязан вернуться в свой автомобиль.

6.10 Отметка времени на пункте ВКВ производится по моменту подачи КК судьям. Запрещается резкое снижение скорости или остановка в пределах видимости перед пунктом ВКВ. Если экипаж в пределах видимости судей независимо от причин остановился, не доезжая до пункта, судьи записывают как время остановки, так и время прибытия на судейский пункт. Контроль опережения расписания проводится по первой отметке.

6.11 После получения отметки на судейском пункте КВ, ВКВ, КП, ВКП, отметка финиша ДС, экипаж обязан незамедлительно покинуть зону контроля.

6.12 На любом судейском пункте в КК, либо в судейский протокол, может вноситься запись о проведённом контроле ПДД, осуществляемом судьями факта. Список таких судейских пунктов заранее не публикуется.

6.13 При расчёте расписания отметок на КВ, ВКВ используются целые минуты, а секунды отбрасываются, например, любой момент времени в интервале от 12 часов 34 минут 00 секунд до 12 часов 34 минут 59 секунд считается как 12 часов 34 минуты.

6.14 Часть маршрута ралли между двумя последовательно расположенными судейскими пунктами КВ называется дорожным сектором.

6.15 На дорожном секторе экипаж обязан соблюдать заданную среднюю скорость. Контроль опережения осуществляется на ВКВ. Экипаж не пенализуется, если получает отметку на ВКВ с опозданием, либо точно по расписанию, либо опередив расписание в пределах льготы. Льгота на опережение предоставляется в соответствии с таблицей:

| Расчётное время в пути до пункта ВКВ | Льгота (мин) |
|--------------------------------------|-------------------|
| от 0:00 до 0:01 | 0 |
| от 0:01 до 0:10 (включительно) | 1 |
| от 0:11 до 0:20 (включительно) | 2 |
| от 0:21 до 0:30 (включительно) | 3 |
| от 0:31 до 0:40 (включительно) | 4 |
| от 0:41 до 0:50 (включительно) | 5 |
| от 0:51 до 01:00 (включительно) | 6 |
| и т.д. | не более 10 минут |

6.16 Старт ДС либо совмещен с КВ, либо находится внутри дорожного сектора. В первом случае экипажу на КВ назначается время старта на ДС (не менее, чем через три минуты после отметки на КВ). Во втором случае экипаж самостоятельно выбирает время старта.

6.17 При совмещении КВ со стартом ДС расчет времени на следующий КВ выполняется от фактического времени старта на ДС. В случае, если на старте ДС, совмещенном с КВ, образовывается очередь, и не возможно принять старт в назначенную минуту, экипаж должен стартовать в порядке общей очереди. Отклонение назначенного времени старта на ДС от фактического НЕ пенализуется.

Если очередь образовалась на страте ДС, не совмещенного с КВ, экипаж имеет право попросить у судьи поставить время готовности экипажа к старту. Если из-за этой задержки экипаж опоздает на следующий пункт КВ, то при подведении итогов, из опоздания будет вычтено время в пределах Судейской Задержки.

6.18 На участках с заданным режимом движения (РД) целью экипажа является максимально точное соблюдение графика прохождения ДС, заданного указанием средней скорости, предписанной на весь ДС или отдельные его участки. Средняя скорость задается явно или в процентах от максимальной скорости, разрешенной ПДД, или математической формулой «ПДД – N км/ч» (где параметр «ПДД» - максимально разрешенная по ПДД скорость на данном участке) с учетом как фактически присутствующих на дороге дорожных знаков, так и ограничений, введенных организатором и указанных в дорожной книге. Старт такого ДС производится «с места», финиш – «с хода», с последующей отметкой на пункте контроля «Стоп». Расположение финиша РД в дорожной книге не указывается. Остановка или изменение направления движения в зоне видимости судейских пунктов Финиш РД penalизируется согласно Перечню penalизаций. Результатом на таком ДС является разница между астрономическим временем нахождения экипажа на трассе ДС (разница между временем финиша и временем старта на данном ДС, выраженная в часах, минутах, секундах) и нормативом. Penalизируется отклонение от норматива как за опережение, так и за опоздание.

Норматив времени прохождения ДС типа РД определяется с точностью до целых секунд без округлений (десятичные доли секунд отбрасываются), как сумма времен прохождения всех участков данного ДС с заданными средними скоростями, вычисленными без округлений с точностью не менее 0.01 секунды.

В любом месте дистанции ДС типа РД может применяться Промежуточный финиш (ПФ).

Судейские пункты «Промежуточный финиш» (финишный флаг на желтом фоне) являются бесконтактными, остановка на них запрещена!

6.19 ДС типа Слалом (СЛ) представляет собой движение между искусственными ограничителями по определенной схеме.

Такая схема может быть опубликована в дорожной книге ралли или на старте такого ДС. Экипаж, пропустивший или неправильно выполнивший какой-либо элемент схемы движения на таком ДС, но не пересекший линию финиша, может возвратиться в последнюю правильно пройденную точку схемы движения и затем продолжить движение по трассе ДС согласно схеме. В этом случае Экипажу не начисляется penalизация за нарушение схемы движения.

6.20 Старт СЛ «с места», Финиш – «базой» (линия финиша должна находиться между передней и задней осью автомобиля в момент его остановки). Время финиша фиксируется в момент пресечения передней частью автомобиля, финиш «базой» фиксируется в момент первой остановки автомобиля, т.е. нельзя сдать задним ходом и выполнить «базу» повторно, если не получилось с первой попытки.

6.21 Автомобиль, не способный продолжать движение по трассе СЛ эвакуируется принудительно.

6.22 Фото КВ (ФКВ)

Пункт Контроля Времени типа ФКВ судейской зоны не имеет, отметка в Контрольную карту не проставляется. В Дорожной книге указывается изображение этого пункта с обязательным указанием местоположения и ориентиров, которые должны находиться в кадре. Экипаж обязан остановиться на месте ФКВ и сделать на цифровой фотоаппарат (планшет, смартфон) фотографию автомобиля с хорошо различимым спортивным (или регистрационным) номером и одним из членов экипажа на фоне ФКВ. Фотографии сдаются на финишном КВ. Penalизация за отклонение от минуты отметки на ФКВ начисляется так же, как и penalизация за опоздание/опережение на пункт КВ. Обязанность и ответственность по предоставлению результатов (фото) о прохождении ФКВ лежит на членах экипажа. При несвоевременном предоставлении результатов (фото) о прохождении ФКВ, они признаются не пройденными и penalизируются согласно таблице penalизаций.

Фото КП (ФКП)

Пункт контроля прохождения типа ФКП (фото контроль прохождения) судейской зоны не образует, отметка в Контрольную карту не проставляется. ФКП может находиться как слева, так и справа по ходу движения на трассе соревнования (указано в Дорожной книге). Экипаж обязан остановиться на месте ФКП и сделать на цифровой фотоаппарат (планшет, смартфон) фотографию автомобиля с хорошо различимым спортивным или регистрационным номером и одним из членов экипажа на фоне ФКП. Фотографии сдаются на финишном КВ. Отсутствие каждой фотографии ФКП penalизируется. Допускается открывание дверей (в том числе задней) и капота. Качество фотографий должно позволять однозначно идентифицировать объект или место ФКП.

Права на хранение и дальнейшее использование (в том числе и для публикаций в СМИ и Интернет-ресурсах) любых изображений ФКП с участниками соревнования переходят к Организатору соревнования в момент передачи в Секретариат электронных файлов изображений ФКП.

Категорически запрещено наличие на передаваемых в Секретариат для обработки и проверки электронных носителях посторонних фотографий неприличного или оскорбительного содержания.

6.23 Вид соревнования «Решение билетов по ПДД». Решение билетов по ПДД проходит на время с помощью раздаточного материала по программе для сдачи экзаменов в ГИБДД категории «АВ». Вид соревнования оценивается первоначально по количеству правильных ответов, а затем по наименьшему затраченному

времени. Победителем номинации «Знаок ПДД» является водитель, допустивший наименьшее количество ошибок и затративший на решение билета наименьшее время, отсчет которого прекращается после фразы участника «СТОП». Контрольное время решения билета по ПДД – 5 минут. По истечении этого времени водитель должен положить ручку, при этом каждый нерешённый вопрос считается ошибкой. Данный вид соревнования является отдельным и не влияет на положение экипажа в общей турнирной таблице. В данном виде соревнований должны участвовать оба члена экипажа, **ОБЯЗАТЕЛЬНО**.

7. ЗОНЫ КОНТРОЛЯ И ЩИТЫ

7.1 Зона контроля начинается с первого по ходу движения судейского щита (жёлтого или красного) с рисунком в виде часов (контроль времени), печати (контроль прохождения), стартового или финишного флага (на дополнительных соревнованиях) и заканчивается щитом «конец ограничений», кроме ТИ, ВКВ и ВКП.

7.2 В зоне контроля действует режим «закрытого парка», т.е. запрещены любые сервисные работы с автомобилем (открытие капота, ремонт, заправка и т.д.).

8. РЕЗУЛЬТАТЫ. ПРОТЕСТЫ. АПЕЛЛЯЦИИ

8.1 Результат экипажа определяется суммой пенализаций, начисленных в ходе ралли. Пенализация выражается в часах, минутах, секундах и их долях.

8.2 Лучшие места в абсолютном личном зачёте определяются по меньшей сумме пенализаций, набранных экипажем в ходе ралли. При равенстве преимущество получает экипаж, показавший лучшую сумму результатов слаломов. Места в зачётах «студент» и «выпускник» среди экипажей, отнесённых к ним, распределяются тем же способом.

8.3 В случае несогласия экипажа с его результатами, экипаж имеет право подать заявление на имя руководителя гонки. Стоимость вноса за апелляцию 2000 руб. Если апелляция удовлетворяется взнос возвращается. Апелляция рассматривается главным судьей и подписывается руководителем гонки. Заявления передаются через офицера по связи с участниками до момента вывешивания окончательных результатов, **но не позднее чем через 1 час после вывешивания предварительных результатов**. После опубликования окончательных результатов НИКАКИЕ протесты и заявления НЕ ПРИНИМАЮТСЯ.

8.4 Заявления, касающиеся несогласия экипажа с действиями судей, прорисовкой позиций в ДК, отсутствием знаков на местности, и т.п. проблемах, произошедших по ходу соревнования, принимаются на финише ралли, и передаются в письменном виде офицеру по связи с участниками, либо судейскому экипажу, работающему на финишном пункте КВ.

9. НАГРАЖДЕНИЕ

9.1 Организатор награждает экипажи:

- занявшие первое, второе и третье места в абсолютном зачёте.
- занявшие первое, второе и третье места в зачёте «Студенты и выпускники БГТУ им. В.Г. Шухова».

9.2 Организатор награждает в следующих номинациях.

- «Лучший пилот» по сумме слаломов среди первых водителей мужского пола с учётом коэффициента;
- «Лучшая пилотесса» лучший экипаж по сумме слаломов среди первых водителей женского пола с учётом коэффициента;
- «Лучший штурман» лучший штурман экипажа по сумме штрафных баллов по всем КВ, при равном количестве баллов учитываются результаты слаломов;
- «Знаок ПДД» лучший пилот по результатам вида соревнования;
- «За волю к победе».

9.3 Коэффициенты для автослалома:

- 1,00 – задний привод до 100 л.с.
- 1,03 – задний привод свыше 100 л.с.
- 1,05 – передний привод до 100 л.с.
- 1,08 – передний свыше 100 л.с.
- 1,11 – передний свыше 200 л.с., полный привод до 140 л.с.
- 1,13 – полный привод свыше 140 л.с.

9.4 Организатор, партнеры и спонсоры оставляют за собой право ввести дополнительные номинации.

ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИЙ

| Нарушение: | Пенализация (сек.) |
|---|--|
| Отсутствие отметки о прохождении ТИ | Отказ в старте |
| Утрата Контрольной Карты (КК), внесение в неё исправлений | Исключение |
| Неподчинение судьям, нарушения в зоне контроля судейских пунктов | Исключение (на усмотрение СК) |
| Утеря одного или обоих стартовых номеров | 300 (за каждый случай) |
| Опоздание на старт ДС по вине экипажа | 60 за каждую минуту |
| Опоздание \ опережение времени явки на ТИ в пределах её работы | 60 за каждую минуту (максимальный штраф 10 минут) |
| Опоздание \ опережение на пункт КВ | 60 за каждую минуту |
| Опережение времени явки на пункт ВКВ (сверх льготы) | 60 за каждую минуту |
| Пропуск финишного пункта КВ | Исключение |
| Пропуск стартового пункта КВ | Отказ в старте |
| Пропуск других пунктов КВ | 1800 за каждый |
| Пропуск пунктов ВКВ и ВКП, ПФ, отметки финиша ДС, скрытых пунктов контроля, отклонение от трассы ралли, зафиксированное судьями | 600 за каждый |
| Нарушение ПДД, запротоколированное судьями | 300 за каждый случай |
| Остановка на судейском пункте ПФ (желтый щит) | 300 за каждый случай |
| Остановка или изменение направления движения в зоне видимости судейских пунктов ПФ и финиш ДС | 300 за каждый случай |
| Не вынужденная остановка между щитами «финиш ДС» и отметкой «СТОП» | 300 за каждый случай |
| Опоздание \ опережение на каждом пункте контроля ДС типа РД | 1 за каждую секунду отклонения |
| Нахождение на трассе ДС типа Слалом | 0.1 за каждую 0.1 секунды |
| Нарушение схемы ДС типа Слалом | 300 |
| Невыполнение финиша «базой» на СЛ | 10 |
| Касание/сбивание конуса на трассе СЛ | 10 за каждый |
| Невыполнение любого ДС | 1800 |
| Фальстарт | 10 |
| Не соблюдение требований безопасности относительно шлемов на любом ДС | 300 за каждого члена экипажа в каждом зафиксированном случае |
| Неспортивное поведение | На усмотрение СК |

Знаки зон контроля и примерные расстояния между судейскими щитами (движение слева направо):

