

## Состав ралли

Движение экипажей по трассе осуществляется на основании маршрутной документации. На трассе ралли расположены судейские пункты.

Экипаж обязан пройти трассу ралли и получить отметки на всех состоявшихся судейских пунктах в строгом соблюдении их последовательности. Отклонения судейских отметок от заданных параметров влекут пенализацию (начисление штрафных очков).

Весь маршрут ралли разбит на отдельные отрезки, называемые дорожными секторами, разделённые пунктами контроля времени (КВ). Смежные дорожные секторы могут объединяться в секции.

Дополнительные состязания (ДС) организуются на участках секторов. Смысл прохождения ДС заключается в выполнении заданных режимов и условий.

В качестве дополнительных состязаний применяются:

- Слалом (СЛ);
- Участки с заданным режимом движения (РД, РДС);
- Контроль нарушений Правил дорожного движения (ПДД); ;
- Режимная гонка (РГ);
- Иные дополнительные состязания, описанные в Дорожной книге;
- Начисление пенализации за отклонения от заданных параметров движения по трассе представляют собой дорожные соревнования.

В качестве дорожных соревнований применяются:

- Контроль времени (КВ);
- Необъявленный контроль времени (НКВ);
- Внезапный контроль времени (ВКВ);
- Контроль прохождения (КП);
- Контроль непрохождения (КНП).

Для обеспечения безопасности участников ралли и третьих лиц перед стартом организуется Техническая инспекция (ТИ).

Для уплотнения канала прохождения ралли могут применяться перерывы между секциями со сменой контрольных карт. В этом случае время старта на следующей секции назначается судьями и проставляется в новой контрольной карте. Время перерыва может быть неодинаковым для разных экипажей.

### 1. Контрольная карта.

Контрольная карта выдается экипажу перед стартом ралли или на КВ перед сменой расписания.

Контрольная карта предназначена для внесения в неё отметок на судейских пунктах.

Отметку в контрольной карте может делать **только судья или официальное лицо соревнований**. Отметка должна сопровождаться росписью. Экипаж может делать записи в контрольной карте только в случае, если этого требуют условия Дополнительного состязания, оговоренные в документах ралли. Самовольное внесение экипажем любых пометок или исправлений в контрольную карту влечет за собой исключение из соревнований.

Экипаж несёт ответственность за сохранность контрольной карты, своевременное предъявление карты судьям, точность сделанных в ней записей. Экипаж имеет право сверить записи в контрольной карте с соответствующими записями в судейских протоколах.

### 2. Маршрутная документация.

Маршрутная документация собрана в «Дорожную книгу», выдаваемую каждому экипажу, в нее входят:

- маршрутный лист;
- легенда;
- схемы ДС.

В маршрутном листе перечислены все объявляемые судьейские пункты и соответствующая им информация.

Пункты КВ с указанием параметров:

- протяжённости заключённых между ними дорожных секторов с точностью 0,01 км;
- норм времени на их прохождение с точностью 1 мин;
- средней скорости с точностью до 0,1 км/час;
- перерывы для нейтрализации возможных задержек и их продолжительность с точностью 1 мин.

В случае расхождения параметров КВ, определяющей является норма времени на прохождение секторов, указанная в маршрутном листе.

ДС и их объявляемые параметры:

- протяжённость с точностью 0,01 км (кроме РД);
- нормы времени на их прохождение с точностью 1 сек;
- средняя скорость с точностью до 0,1 км/час (для РД);
- количество кругов и т.п.

В легенде условными знаками обозначается предписанный маршрут движения по трассе.

Позиции в легенде имеют двойной километраж:

- от начала текущего сектора до данной позиции (общий);
- от предыдущей позиции до данной позиции.

В некоторых позициях может быть не указан ни общий километраж, ни расстояние между позициями, в этом случае экипаж должен найти указанный ориентир и действовать в соответствии с легендой, не принимая во внимание километраж.

В некоторых позициях общий километраж может быть не указан, а расстояние между позициями указано в круглых скобках либо указаны пустые скобки, в таком случае общий километраж во внимание не принимается, а расстояние до такой позиции отсчитывается от предыдущей позиции без скобок.

Если применяется НКВ, то задается только средняя скорость и необходимо определить расстояние между контрольными пунктами и время прохождения контроля времени.

### **3. Хронометраж.**

На протяжении ралли официальным считается местное время.

На протяжении ралли официальными считаются только часы судьейских пунктов, которые сверяются при открытии и закрытии судьейских пунктов.

Экипаж имеет право сверить свои часы с судьейскими на любом судьейском пункте.

В случае хронометража только в целых минутах время должно обозначаться от 00:00 до 23:59.

В случае хронометража в целых минутах и секундах время должно обозначаться от 00:00:00 до 23:59:59.

Отдельные виды ДС хронометрируются ручными секундомерами с точностью 0,2 сек., или специальными техническими средствами с точностью до 0,1 сек.

### **4. Движение по трассе.**

Во время движения по трассе экипаж должен соблюдать ПДД. Вся ответственность возлагается на того члена экипажа, который управляет автомобилем.

Запрещается передвижение автомобиля участника буксировкой, погрузкой на другие транспортные средства и т.п.

Экипажу запрещается становиться более чем в один ряд около судьейских пунктов.

В случае если в Дорожной Книге отсутствует какой-либо перекрёсток, из встречающихся на трассе ралли, экипаж должен продолжить движение по Главной дороге (только в том случае, если направление движения по ней обозначено табличкой 8.13 ПДД, независимо от типа перекрёстка). В случае пересечения дорог с одинаковым покрытием – в общем направлении прямо или в единственном разрешенном ПДД направлении. В случае если экипаж двигался по дороге с асфальтовым покрытием, а позиция представляет собой перекрёсток с дорогой с гравийным, грунтовым покрытием или дорогой, уложенной плитами – экипаж обязан продолжать движение по дороге с асфальтовым покрытием.

## 5. Судейские пункты.

Зоны судейских пунктов обозначены специальными знаками (Таблица 1).

Начало зоны судейского пункта обозначается предупредительным знаком с соответствующим рисунком на желтом фоне. Расположение судейского пункта обозначается таким же знаком на красном фоне. Такими знаками являются:

- на пунктах КВ, НКВ – круг с изображением циферблата часов;
- на пунктах КП, ВКВ – круг с изображением печати (предупредительных знаков не имеют);
- на пунктах старта ДС – круг с изображением белого флага;
- на пунктах финиша ДС – круг с изображением клетчатого чёрно-белого флага;
- пункт финиша РД – круг с изображением клетчатого чёрно-белого флага, предупредительного знака не имеет;
- на пунктах отметки финиша ДС – круг с надписью STOP на красном фоне.

Конец зоны судейского пункта обозначается единым знаком – круг на белом фоне с тремя диагональными чёрными полосами.

Длительность пребывания автомобиля в зоне судейского пункта не должна превышать времени получения отметки в контрольной карте. После получения отметки автомобиль должен покинуть зону в течение 30 сек.

В зоне любого судейского пункта действует режим закрытого парка, т.е. запрещено открытие капота и проведение любых работ, связанных с ремонтом или заправкой автомобиля.

## 6. Контроль времени.

Время отметки на любом пункте КВ соответствует моменту, когда автомобиль пересекает линию знака начала зоны судейского пункта (знак на желтом фоне, в случае его отсутствия – на красном).

На каждом дорожном секторе экипаж должен двигаться исходя из заданной на нём средней скорости так, чтобы на следующем пункте КВ получить своевременную отметку.

Первый пункт КВ всего ралли или секции является стартовым, и отметка на нём производится на основании стартового расписания. Любое отклонение экипажа от стартового расписания пенализируется, но не даёт повода для назначения нового времени старта.

Расчётным временем отметки на остальных КВ считается сумма нормы времени на данный сектор со временем:

стартовой ведомости, если предыдущий КВ был стартовым секции;  
фактической отметки на предыдущем КВ;

Нормы времени на прохождение трассы рассчитываются исходя из заданных в маршрутном листе дорожной книге параметров:

- норма времени  $T$  (мин.),
- средняя скорость на дорожном секторе  $V_{ср}$  (км/ч),
- расстояние  $S$  (км).

Если дорожный сектор имеет судейские пункты с перерывом, то время перерыва входит в норму времени на его прохождение, но в расчёте средней скорости не участвует.

$$T = t + t_{пер},$$

где  $T$  – расчетное время отметки экипажа на любом судейском пункте,

$t$  – время прохождения отрезка трассы ралли от предыдущего КВ до данного судейского пункта, рассчитываемое исходя из средней скорости на данном дорожном секторе,  
 $t^{пер}$  – суммарное время перерывов на отрезке трассы ралли от предыдущего КВ до данного судейского пункта.

Любое отклонение между расчётным и фактическими временами отметки penalизируется (за каждую полную минуту).

Если судьи на ДС не могут дать старт экипажу в ближайшую минуту, то по желанию экипажа может быть отмечено время прибытия и время старта. Разница между временем старта и временем прибытия, уменьшенная на объявленное время перерыва на данном пункте, является судейской задержкой.

Экипаж может опоздать без penalизации на следующий пункт КВ на сумму судейских задержек.

В некоторых случаях, оговоренных в дорожной книге, пункт КВ может быть совмещен со стартом ДС, следующего за ним. В этом случае отметка на пункте КВ будет являться финишем на предшествующем дорожном секторе. Временем старта на следующем дорожном секторе будет являться отметка времени на старте ДС, совмещенном с этим КВ.

Судья на любом пункте контроля времени, в том числе внезапном, обязан предоставить участнику возможность сверить часы.

## 7. Внезапный контроль времени.

Для сдерживания экипажей от излишнего опережения внутри дорожных секторов применяются пункты внезапного контроля времени (ВКВ). Экипаж имеет право без penalизации отметиться на ВКВ раньше расчетного времени на определенное время (льгота на опережение), в зависимости от времени движения экипажа на данном дорожном секторе от КВ до данного ВКВ:

От 00 до 09 мин. (включительно)	1 мин.
От 10 до 19 мин. (включительно)	2 мин.
От 20 до 29 мин. (включительно)	3 мин.
От 30 до 39 мин. (включительно)	4 мин.
От 40 до 49 мин. (включительно)	5 мин.
От 50 до 59 мин. (включительно)	6 мин.
От 60 до 69 мин. (включительно)	7 мин.
и т.д.	

В пределах видимости пункта ВКВ и до знака судейского пункта Экипажу запрещается резко снижать скорость, останавливаться или изменять направление движения (за исключением случаев, когда изменение направления происходит в соответствии с требованиями Дорожной Книги). Определение снижения скорости, остановки и изменения направления движения находится в компетенции судей. Протесты по данному пункту не принимаются.

Расчётным временем отметки на ВКВ считается расчётное время прохождения пункта ВКВ в соответствии с заданной на данном секторе нормой скорости, уменьшенное на величину льготы и увеличенное на сумму времён перерывов с начала данного сектора.

Временем отметки на ВКВ считается время прохождения фиксированного ориентира (створа), находящегося в зоне видимости судейского пункта ВКВ, обозначенного знаком – круг с изображением печати (на красном фоне). Судьи, регистрирующие прохождение автомобилем участника створа являются судьями факта. Информация о таких ориентирах также, как и нормативы доводятся до сведения участников после финиша на информационном табло.

Пункт ВКВ может быть как самостоятельным судейским пунктом, так и совмещённым со стартом ДС.

Опережение на ВКВ penalизируется за каждую полную минуту. Опоздание на ВКВ не penalизируется.

## 8. Контроль прохождения (КП).

Судейские пункты КП предназначены для контроля точности прохождения трассы участниками. Они могут быть обозначены или не обозначены в дорожной книге.

Отметки на этих пунктах ставятся по подаче контрольной карты судьёе как с отметкой времени, так и без нее. При этом автомобиль должен находиться непосредственно у судейского пункта, обозначенного знаком – круг с изображением печати (на красном фоне).

Пенализируется: отсутствие отметки на пункте КП, нарушение порядка прохождения пунктов КП и прохождение судейского пункта КП в направлении, не соответствующем дорожной книге,

## **9. Контроль непрохождения**

Судейские пункты КНП предназначены для контроля точности прохождения трассы участниками. Они не обозначены в дорожной книге и всегда находятся вне трассы ралли таким образом, что экипаж, правильно двигающийся по маршруту, не может к ним подъехать.

Экипаж обязан подать контрольную карту, если автомобиль оказывается в зоне КНП (пункт обозначается знаком – круг с изображением печати на красном фоне), отметки на этих пунктах могут ставиться как с отметкой времени, так и без нее. В случае если экипаж уклоняется от получения отметки, судьи отмечают это у себя в протоколе, что приравнивается к отметке на пункте КНП.

Пенализируется как получение отметки на КНП, так проезд мимо него, зафиксированный судьями.

## **10. Участки с заданным режимом движения (РД, РДС).**

Задачей участника на ДС типа РД является максимально точное соблюдение заданного графика движения.

В маршрутных документах задаётся средняя скорость. Она может быть постоянной на всём протяжении ДС (согласно маршрутному листу) или переменной (выражается в виде долей или % от разрешённой ПДД).

Норма времени прохождения РД определяется как сумма времён прохождения всех составляющих его участков, вычисленных с точностью 1 сек. без округления.

Пенализируется отклонение времени прохождения дистанции от нормативного свыше 1% в любую сторону.

В зоне видимости судейского пункта финиша РД экипажу запрещается производить остановку автомобиля.

На финише РД судьи хронометража и контроля остановки автомобиля являются судьями факта.

Время финиша на РД соответствует времени прохождения автомобилем знака «финиш ДС» – круга с изображением клетчатого флага.

Отметка финиша в контрольной карте производится у знака «STOP». Экипаж должен остановиться у этого знака.

Процедура старта на ДС типа РД осуществляется самостоятельно.

Старт самостоятельно: судья назначает экипажу время старта в целых минутах. После этого экипаж самостоятельно стартует, ориентируясь по судейским часам, которые должны быть установлены таким образом, чтобы они были хорошо видны экипажу на линии старта.

В дорожной книге может быть указано, что время старта в контрольную карту на РД экипаж вписывает сам. В этом случае на старте РД нет судейского пункта, экипаж должен самостоятельно определить место старта в соответствии с Дорожной книгой, вписать время старта в контрольную карту в целых минутах и самостоятельно принять старт.

РДС – совокупность нескольких РД. Финиш первого РД является стартом второго РД и т.д. Экипаж соответственно проходит судейский пункт без остановки и без отметки, выдерживая скорость, заданную для этих участков.

## **11. Слалом (СЛ).**

СЛ проводится исключительно на трассах, закрытых для постороннего движения.

Процедура старта на ДС типа СЛ: получив соответствующие отметки, экипаж подаёт автомобиль на место старта. Старт даётся с места с работающим двигателем. Стартёр голосом ведёт отсчёт секунд, оставшихся до старта 5-4-3-2-1. Команда «старт» подаётся голосом и поднятием руки вверх.

Финиш выполняется «базой» (оси передних и задних колёс автомобиля должны находиться по разные стороны финишного створа).

Временем финиша является время пересечения передней частью автомобиля финишного створа.

Результатом на ДС типа СЛ является сумма пенализации за время нахождения автомобиля на дистанции ДС и пенализаций за ошибки при выполнении ДС (фальстарт, невыполнение финиша «базой», сбитые ограничители) в соответствии с Приложением 3.

В случае невыполнения рисунка трассы, результатом является пенализация в соответствии с Приложением 3.

Если экипаж во время прохождения трассы слалома обнаружил, что рисунок выполняется неверно, он может вернуться к тому месту, где по его мнению он в последний раз ехал правильно, но только задним ходом по той же траектории. В таком случае нарушение рисунка трассы не фиксируется.

На данном судейском пункте все судьи являются судьями факта.

## **12. Режимная гонка (РГ).**

На участке режимной гонки Дорожной Книгой задается временной норматив (выраженный в часах, минутах и секундах) прохождения дистанции ДС, финиш которого указан в Дорожной Книге. 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. Пенализируется отклонение от норматива как за опережение, так и за опоздание.

Старт ДС типа РГ «с места», финиш – «с хода» или «базой».

Финиш «с хода» – по пересечению финишной линии, обозначенной красным знаком «Финиш ДС», с последующей отметкой у знака «STOP». Запрещена остановка между желтым знаком «Финиш ДС» и знаком «STOP». За нарушение этого пункта экипаж исключается из ралли. Отличие остановки от медленного движения находится в компетенции судей, и протесты по данному пункту не принимаются.

Финиш «базой» – аналогично ДС типа «Слалом».

Участникам запрещено, под угрозой исключения, двигаться по трассе РГ в направлении, противоположном заданному Дорожной книгой.

Отрезок от старта до финиша РГ используется как Полицейский участок.

## **13. Полицейский участок (ПУ)**

Полицейский участок – отрезок между двумя судейскими пунктами, на которых экипаж получает отметку времени (КВ, ВКВ, старты или финиши ДС, другие пункты). Временем прохождения полицейского участка считается разница между отметками на этих пунктах. В случае если экипаж преодолел этот отрезок за время, не позволяющее сделать это не нарушая Правил дорожного движения с учетом ограничения скорости, он будет пенализирован за нарушение ПДД согласно Приложению 3.

## **14. Контроль нарушений ПДД, ДС типа ПДД.**

Судьи, регистрирующие нарушения ПДД, являются судьями факта.

Контроль превышения скорости осуществляется путем применения Полицейских участков или радаров различных типов.

ДС типа ПДД представляют собой проверку знания Правил дорожного движения и могут проводиться в различных формах.

Экипажу может выдаваться тест, состоящий из нескольких вопросов, на которые необходимо ответить за отведенное время. Неправильные ответы, исправления или отсутствие ответов на вопросы влекут за собой пенализацию. В тестах могут применяться только вопросы, входящие в «Сборник вопросов для сдачи экзаменов в ГИБДД на получение водительского удостоверения категории «АВ», действующий на момент проведения соревнований.

Экипажу может быть предложено разрешить учебную дорожную ситуацию (или несколько ситуаций) согласно Правилам дорожного движения. Для этого может использоваться учебная дорожная разметка, макеты и модели дорожных объектов, действующие дорожные объекты и т.п.















## 15. Другие условия

В ходе ралли могут применяться другие ДС и вводиться дополнительные условия, которые обязательно описываются в Дорожной книге, либо выдаются экипажам вместе с маршрутными документами.

Все параметры ралли, которые экипажи должны вычислить во время прохождения дистанции (нормы времени на РД, РГ и ВКВ, наличие ВКП и т.п.) публикуются на табло результатов после финиша ралли.

Таблица 1

### Знаки судейских пунктов

Направление движения	Судейский пункт	Знаки судейского пункта				Направление движения		
		Начало зоны судейского пункта	Судейский пункт	Конец зоны судейского пункта				
→	КВ	Желтый фон 	Красный фон 	Белый фон 		→		
→	ВКВ, ВКП, КП, КНП	Нет знака	Красный фон 	Нет знака		→		
Знаки дополнительных соревнований								
→	СЛ и др. ДС (в том числе РГ)	Желтый фон 	Красный фон 	Красный фон 	Белый фон 		→	
→	РД	Желтый фон 	Красный фон  Старт	Белый фон 	Красный фон  Финиш	Красный фон  Отметка результата	Белый фон 	→

Все знаки устанавливаются справа по ходу движения.