



РЕГЛАМЕНТ

автопробега «ИЗ ПРОШЛОГО В БУДУЩЕЕ» с элементами автомногоборья и спортивного ориентирования на классических и гибридных автомобилях

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Расписание
2. Статус. Организатор. Официальные лица
3. Безопасность
4. Документация
5. Описание трассы. Легенда
6. Автомобили. Техническая инспекция
7. Зачёты
8. Дорожные соревнования
9. Дополнительные соревнования
10. Условия и порядок расчёта времени
11. Процедуры отметки
12. Процедуры старта и финиша ДС
13. Начисление пенализации
14. Определение результатов
15. Награждение
16. Заявки. Взносы
17. Термины и сокращения. Обозначения. Зона контроля

1. РАСПИСАНИЕ

9 сентября 2011 г., пятница.

Мероприятие	Дата и время	Место или адрес
Административная проверка (АП). Назначение времени явки на техническую инспекцию (ТИ)	9:00 – 10:40	Москва, Васильевский спуск
Техническая инспекция	9:20 – 11:00	Москва, Васильевский спуск
Пресс-конференция	10:00 – 10:30	Москва, Васильевский спуск
Торжественное открытие автопробега	10:45 – 11:00	Москва, Васильевский спуск
Старт первого зачётного экипажа	11:00	Москва, Васильевский спуск
Обед для участников (ориентировочно)	16:00 – 16:50	МО, Коломна
Финиш первого зачётного экипажа (расчётно)	20:00	Тульская обл., согласно ДК
Размещение участников	с 20:00	Тульская обл., отель «Золотой город»

10 сентября 2011 г., суббота.

Мероприятие	Дата и время	Место или адрес
Старт первого зачётного экипажа	11:00	Тульская обл, согласно ДК
Обед для участников (ориентировочно)	14:00 – 16:00	Тульская обл, кафе «Куликово поле»
Финиш первого зачётного экипажа (расчётно)	18:15	Липецкая обл., согласно ДК
Размещение участников	с 19:00	Липецк отель «Лагуна»

11 сентября 2011 г., воскресенье.

Мероприятие	Дата и время	Место или адрес
Старт первого зачётного экипажа	8:00	Липецкая обл., согласно ДК
Обед для участников (ориентировочно)	11:00 – 12:30	Липецкая обл., Задонск
Финиш первого зачётного экипажа (расчётно)	17:30	Воронеж, пл. Ленина
Размещение участников	с 19:00	
Публикация результатов автопробега	22:00 (ориентировочно)	
Награждение	22:00 (ориентировочно)	

2. СТАТУС. ОРГАНИЗАТОР. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

- 2.1. Автопробег является многодневным массовым мероприятием с элементами спортивного ориентирования и автомногоборья. Его результаты не могут быть признаны официально для присвоения разрядов и званий
- 2.2. Ориентирование проводится по дорогам общего пользования с асфальтовым или иным твёрдым покрытием.
- 2.3. Ориентирование проводится по графическому и/или текстовому описанию маршрута следования. На маршруте возможно наличие дополнительных Судейских участков.
- 2.4. Организатором является Ралли Клуб Классических Автомобилей (далее – РККА).
- 2.5. Официальные лица оргкомитета и соревнования

Председатель оргкомитета	Станислав Соловьев	Москва
Члены оргкомитета	Дмитрий Соловьев	Москва
	Анна Коен	Москва
Секретарь оргкомитета	Луиза Кадилова	Москва
Главный судья	Игорь Сухов	Королев
Главный секретарь	Елена Шамарова	Москва
Технический комиссар	Алексей Шалаев	Москва

3. БЕЗОПАСНОСТЬ

- 3.1. Экипажи принимают участие в автопробеге на свой страх и риск. В случае возникновения непредвиденных обстоятельств (форс-мажора) экипажи обязаны самостоятельно снизить скорость или прекратить движение, не подвергая себя и окружающих неоправданной опасности.
- 3.2. Движение по маршруту автопробега осуществляется каждым экипажем самостоятельно в рамках ПДД. Любое зафиксированное 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 соревновании не может являться предлогом для получения преимущества в дорожном движении. Выполнение заданных скоростных режимов не может быть оправданием нарушений со стороны экипажа.
- 3.3. Каждый экипаж выбирает скорость самостоятельно и двигается в одиночку, не ориентируясь на другие экипажи. Движение организованной колонной может производиться только в сопровождении уполномоченных на то лиц.

- 3.4. Ответственность за безопасность пассажиров экипаж принимает на себя.
- 3.5. Расписание движения организатор выбирает исходя из технических возможностей автомобилей-участников и возможности его выполнения без нарушения установленных скоростных режимов.
- 3.6. Организатор и судьи не несут ответственности за ущерб, причиненный в ходе автопробега имуществу, жизни и здоровью участников, водителей, судей и третьих лиц.
- 3.7. Внутри судейской зоны контроля запрещено движение задним ходом, исключая манёвр, минимально необходимый для объезда помехи; такой манёвр разрешено проводить после уведомления судьи и под его наблюдением. Безоговорочно запрещено движение задним ходом, в результате которого автомобиль окажется в судейской зоне контроля, но любому члену экипажа разрешено войти в зону судейского контроля, если автомобиль её проскочил.
- 3.8. Судьи имеют право в целях безопасности взять для отметки у экипажа контрольную карту (далее – КК) и попросить его немедленно покинуть зону судейского пункта, но затем обязаны быстро принести КК с отметкой.
- 3.9. В любом месте маршрута экипаж обязан остановиться у судейского щита с надписью «STOP» на красном фоне.

4. ДОКУМЕНТАЦИЯ

- 4.1. Нормативными документами являются:
 - Правила дорожного движения РФ (далее – ПДД РФ);
 - Спортивный кодекс РАФ (далее – СК РАФ);
 - настоящий регламент;
 - бюллетени, издающиеся позднее
- 4.2. После административной проверки (далее – АП) публикуется список допущенных экипажей.
- 4.3. На АП экипажу назначают время явки на обязательную техническую инспекцию (далее – ТИ), проводимую перед стартом автопробега, время старта и выдают регламент автопробега, комплект стартовых номеров и наклеек.
- 4.4. После прохождения АП экипаж получает КК, а также дорожную книгу (далее – ДК).
- 4.5. ДК содержит как минимум маршрутный лист (далее – МЛ). Для задания обязательного маршрута ДК может дополняться легендой, схемами, а также описанием особенностей автопробега (в виде памятки) и т.д. В случае возникновения изменений в ДК после завершения ее подготовки, организатор публикует такие изменения, выдавая отдельные листы каждому экипажу (либо вывешивая в ходе автопробега нужные страницы ДК на судейском автомобиле, где изменения внесены ярким контрастным цветом). Судьи обязаны обращать внимание членов экипажа на изменения ДК путём получения подписи в судейском протоколе.
- 4.6. С целью повышения роли спортивной составляющей автопробега тарировочный участок заранее не публикуется. Экипажи тарируются после старта на позициях 1 – 5 ДК. *Тарировочный участок позволяет сверить показания одометров (счётчиков пробега) участвующего экипажа и автомобиля, на котором составлялась трасса. В случае расхождения экипаж имеет возможность коррекции. Отсутствие коррекции повлечёт ошибку: Например, когда длина тарировочного участка отличается всего на 1%, через 10 км дистанции отклонение от легенды составит 100 метров.*
- 4.7. Внесение записей и исправлений в КК разрешено только официальным лицам соревнования, судьям и лицам, уполномоченным регулировать дорожное движение. Экипаж несёт ответственность за сохранность КК, поскольку её наличие является единственным доказательством участия в автопробеге. На судейских пунктах, указанных в МЛ, экипаж сдаёт КК судьям или обменивает её на новую.
- 4.8. В случае отказа в ходе автопробега от дальнейшего участия, экипажу настоятельно рекомендуется собственноручно указать в КК причину схода и затем в кратчайшее время сдать КК на ближайшем судейском пункте или на финише автопробега либо передать её другому экипажу.

5. ОПИСАНИЕ ТРАССЫ. ЛЕГЕНДА

- 5.1. Трасса автопробега проходит по дорогам общего пользования, исключая площадки для проведения слаломов.
- 5.2. Приблизительная протяжённость трассы не более 1000 км. Для ориентирования на трассе достаточно одометра со 100-метровой точностью.
- 5.3. Покрытие трассы автопробега асфальтовое с возможным использованием не более 10% других дорог с твёрдым ровным покрытием, устойчивым к дождю. В ДК указываются отрезки дорог, не имеющие асфальтового покрытия, кроме тех смен покрытия (например, пешеходные переходы), когда протяжённость другого покрытия менее 20 метров.
- 5.4. Трасса автопробега разделена на дорожные сектора и дополнительные соревнования (далее – ДС), указанное деление приведено в МЛ как перечисление судейских пунктов. Дорожным сектором называется часть маршрута автопробега между двумя последовательно назначенными судейскими пунктами контроля времени (далее – КВ).
- 5.5. Предварительное ознакомление с трассой автопробега запрещено под угрозой исключения из зачета.
- 5.6. Автопробег проводится по системе изменяемого расписания (далее – ИР).

- 5.7. В легенде приводятся не все дорожные ориентиры (дорожные знаки и указатели, светофоры, придорожные объекты и т.д.), а только те, изображений которых достаточно для проезда по заданному маршруту и которые важны для распознавания данной дорожной позиции или служат повышению безопасности.
- 5.8. В легенде используются символы, обозначающие дорожные ориентиры, условные обозначения которых приводятся в ДК. Легенда составляется по общему расстоянию, измеренному в километрах и его сотых долях. Для удобства участников в легенде указываются также расстояния в милях и их сотых долях. При переводе метрических мер в английские мили следует принимать 1 милю равной 1,609344 км. Расстояния между ориентирами рассчитываются путём вычитания.
- 5.9. Когда экипаж приближается к перекрёстку, не указанному в легенде, он действует следующим образом:
- если на перекрёстке разрешено единственное направление движения, движется по нему;
 - если экипаж приближается по главной дороге (в соответствии с ПДД), то продолжает движение по ней, даже если она поворачивает;
 - если экипаж приближается к перекрёстку по дороге, имеющей характерное покрытие (асфальт, бетон, грунт, гравий, плиты и т.д.), то он продолжает движение по тому же покрытию;
 - в остальных случаях продолжает движение в наиболее прямом направлении.
- 5.10. В легенде могут использоваться «слепые» позиции, где не указываются расстояния; в этом случае перед экипажем ставится задача найти первый ориентир, который достаточно точно описан «слепой» позицией легенды. *Примеры.*
- *Указан четырёхсторонний перекрёсток, на котором нужно повернуть направо. Экипаж движется до первого четырёхстороннего перекрёстка, где не запрещён поворот направо, и совершает заданный манёвр. Наличие или отсутствие на перекрёстке знаков, указателей и светофоров не имеет значения для распознавания перекрёстка.*
 - *Указан четырёхсторонний перекрёсток и знак «Уступите дорогу». Экипаж движется до такого четырёхстороннего перекрёстка, где обязательно имеется знак «Уступите дорогу» (при этом могут присутствовать другие знаки, светофоры и т.д.), и на нём совершает заданный манёвр, не противоречащий ПДД. Остальные четырёхсторонние перекрёстки без знака «Уступите дорогу» не являются заданным ориентиром.*
 - *Указан четырёхсторонний перекрёсток, светофор и знак «Уступите дорогу». Экипаж использует в качестве ориентира только такой перекрёсток, где обязательно имеются и светофор (не обязательно работающий), и дорожный знак «Уступите дорогу». Остальные четырёхсторонние перекрёстки без светофора и знака «Уступите дорогу» не являются заданным ориентиром.*
- 5.11. В дорожной книге могут присутствовать дорожные знаки, введенные организатором (отсутствующие на местности). Их требования приравниваются к требованиям ПДД и обязательны для выполнения участниками автопробега. Такие знаки обозначаются в ДК пунктирной линией.
- 5.12. Не принимаются во внимание дорожные знаки и указатели, расположенные на пересекаемых и примыкающих дорогах.

6. АВТОМОБИЛИ. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ

- 6.1. К участию допускаются:
- автомобили, выпущенные до 31.12.1979 г. включительно, имеющие государственную регистрацию, соответствующие требованиям ПДД и прошедшие предстартовую ТИ.
 - гибридные автомобили, имеющие государственную регистрацию, соответствующие требованиям ПДД и прошедшие предстартовую ТИ.
- 6.2. Автомобили должны в целом соответствовать их оригинальной конструкции.
- 6.3. Разрешается использовать любые штурманские приборы и приспособления.
- 6.4. До предъявления автомобиля на предстартовую ТИ на нём силами участника должны быть размещены наклейки (стартовые номера, эмблемы мероприятия и обязательная реклама), выданные организатором на АП.
- 6.5. Предъявление автомобиля на предстартовую ТИ является декларацией соответствия автомобиля, включая размещение наклеек.
- 6.6. Перед стартом автопробега осуществляется проверка как минимум:
- марки и модели автомобиля;
 - правильности размещения стартовых номеров и рекламных наклеек;
 - наличия огнетушителя, аптечки, знака аварийной остановки.

Автомобиль должен быть чистым.

В случае выявления недостатков техническим комиссаром может быть дано время для их устранения до окончания работы ТИ. Экипажи имеют право пройти ТИ ранее указанного в контрольной карте времени, для чего необходимо подойти к щиту ТИ и, сообщив находящемуся там судье о готовности, действовать по его указаниям.

- 6.7. На ТИ, расположенных на трассе автопробега, времени на устранение недостатков не предоставляется, пенализация начисляется за любое обнаруженное нарушение. Кроме того, если технический комиссар

выявит, что автомобиль, находящийся в зоне контроля, имеет неисправности, не допускающие его безопасную эксплуатацию, он вправе потребовать от участника произвести необходимый ремонт, а затраченное на проведение такого ремонта время учитывается как опоздание на дорожном секторе. Дополнительный контроль может быть неоднократно проведен в ходе автопробега.

- 6.8. На поверхности автомобиля запрещено размещение любой рекламы, кроме предоставленной организаторами. Несанкционированная реклама в виде наклеек, флагов, баннеров и проч. запрещена под угрозой отказа в старте или исключения из зачета. Запрещена единая командная форма, не разрешенная организатором письменно.
- 6.9. Опоздание на ТИ penalизируется.

7. ЗАЧЕТЫ

- 7.1. Устанавливается зачет «Абсолют» среди всех экипажей.
- 7.2. Устанавливается зачет «Классик» среди экипажей, выступающих на автомобилях, выпущенных до 31 декабря 1979 года включительно.
- 7.3. Устанавливается зачет «Гибридный привод» (далее – «ГП общий») среди экипажей, выступающих на автомобилях с гибридным приводом, который делится на группы: «ГП-Абсолют», «ГП-Удельный», «ГП-Приведенный».
- 7.4. Экипажи, выступающие на автомобилях, выпущенных до 31 декабря 1979 года включительно, участвуют в зачете «ГП» «вне зачета». Т.е. результат для них подсчитывается, но на распределение мест в итоговой классификации он не влияет.

8. ДОРОЖНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

- 8.1. Дорожные соревнования заключаются в своевременной явке на предстартовую ТИ, соблюдении последовательности и своевременности явки на все остальные судейские пункты (как дорожных, так и дополнительных соревнований) и соблюдении ПДД. Последовательность прохождения публикуемых судейских пунктов указана в МЛ. Обязательны отметки на пунктах контроля времени (далее – КВ), контроля прохождения (далее – КП) и дополнительных соревнований (далее – ДС).
- 8.2. Пункты КВ и КП могут отсутствовать на местности, в таком случае считается, что они находятся там, где указано в маршрутных документах. То же относится к другим судейским пунктам, присутствующим в легенде.
- 8.3. 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 (далее – ВКВ) и внезапного контроля прохождения (далее – ВКП). Обязательны отметки на ВКВ и ВКП.
- 8.4. Для контроля соблюдения участниками маршрута Организатором предусмотрены «Фото КП» (далее – ФКП). В ДК публикуются фотографии объектов, расположенных в прямой видимости с официальной трассы, которые являются ФКП.
- 8.5. Зачет прохождения ФКП ведется при помощи цифровых снимков с разрешением кадра не менее 1600x1200 пикселей, формат изображения jpeg, tiff. Использование специфических форматов производителя (raw) не допускается. Используемые на соревнованиях карты памяти должны быть очищены от посторонних фотографий. В случае сдачи карты памяти с фотографиями, не относящимися к данному соревнованию, участник penalизируется денежным штрафом в размере 2000 рублей. Карты памяти сдаются для обработки Судейской коллегией на финише дня и возвращаются участнику на старте следующего дня.
- 8.6. Члену экипажа необходимо сфотографировать объект ФКП, автомобиль и одного из членов экипажа. Допускается делать до 4-х снимков на одно ФКП. Процедура получения отметки о прохождении контрольного пункта выполнена правильно только если хотя бы на одной фотографии имеется правильно скомпонованный кадр, а именно - на снимке должны быть хорошо видимые и однозначно идентифицируемые:
 - собственно объект;
 - автомобиль участника с отчетливо различимыми государственным (регистрационным) или бортовым (спортивным) номером. Если это требование не соблюдено, решение о возможности идентифицировать автомобиль принимает Судейская коллегия;
 - один из членов экипажа одной рукой касается любой части своего автомобиля, при чем данная часть должна составлять единое целое с автомобилем (не должна быть отделена от него).В случае невыполнения любого из этих требований либо отсутствия кадра по любой причине процедура отметки о прохождении контрольного пункта считается не выполненной.
- 8.7. Для контроля расхода топлива участниками маршрута Организатором предусмотрены КП, совмещенные с заправкой. Эти КП обозначены в ДК и на них кроме факта прохождения судьи фиксируют показания одометра и количество заливаемого топлива. На первом таком КП всем участникам без исключения заливается топливо «до первой отсечки» (т.е. полный бак), после чего заливная горловина пломбируется. Ответственность за сохранность пломбы возлагается исключительно на участника. На последующих КП проверяется целостность пломбы и вновь фиксируются показания одометра. В случае необходимости

дозаправки а/м пломба удаляется под контролем судей, топливо заливается «до первой отсечки», после чего заливная горловина вновь пломбируется. Дозаправка производится по требованию участника. На последнем КП, совмещенном с заправкой, дозаправка производится всем участникам без исключения, пломбировка при этом не производится. Расход топлива (в литрах) за соревнование вычисляется по формуле $P_t = \text{СУММ}(V_{кпN}) + V_{кпФ}$, где: $V_{кпФ}$ – количество топлива залитое в бак на последней заправке, $\text{СУММ}(V_{кпN})$ - количество топлива залитое в бак на промежуточных заправках.

Повреждение или отсутствие пломбы penalизируется добавлением к результату участника (для зачета «ГП») величины равной объему его топливного бака.

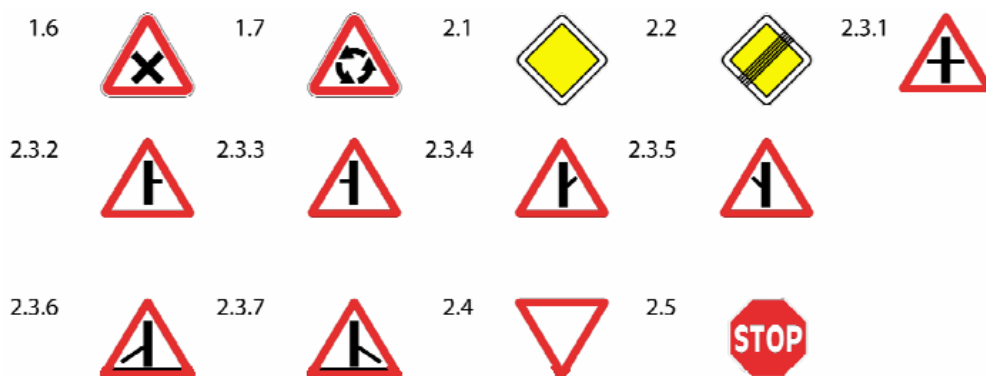
- 8.8. Penalизируется как отсутствие отметки в КК на каждом установленном на трассе судейском пункте так и нарушение последовательности прохождения судейских пунктов.
- 8.9. На любом судейском пункте в КК может вноситься запись о проведенном контроле ПДД, осуществляемом судьями факта. Список таких судейских пунктов заранее не публикуется.
- 8.10. Скорость, замеренная судейским радаром, является официальной.
- 8.11. Лимит опоздания на одном дорожном секторе – 10 минут без учета судейских задержек (далее СЗ).
- 8.12. Предел опоздания на финиш автопробега – 15 минут без учета СЗ. Экипаж вправе направиться к финишу автопробега с любого места трассы, если считает, что опаздывает на финиш, при этом он безусловно получит penalизацию за пропущенные судейские пункты.

9. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

- 9.1. Используются следующие дополнительные соревнования (ДС): «Слалом» и регулярность движения (РД).
- 9.2. На ДС «Слалом» старт с места, финиш «базой». Penalизируется отклонение от времени (как опоздание, так и опережение), нарушение схемы, задевание конусов, нарушение условия финиша.
- 9.3. На РД старт с места, финиш «ходом». На РД должна быть точно соблюдена заданная средняя скорость. В ДК указана одна скорость, с которой экипаж должен двигаться от старта до финиша, или несколько скоростей, с которыми экипаж должен двигаться между ориентирами. Место старта РД указано в легенде, а место финиша не указано. Места смен скоростей либо прямо указываются в легенде, либо определяются экипажами самостоятельно, что уточняется в ДК для каждого РД. Penalизируется отклонение от расчётного норматива, который определяется как сумма времён движения в целых секундах (доли секунд слагаемых отбрасываются) на всех отрезках РД.
- 9.4. Penalизируется отказ от выполнения ДС. Когда экипаж не получил отметку на старте или не был на финише, начисляется penalизация за невыполнение ДС. Когда экипаж был не на всех судейских пунктах ДС либо нарушил последовательность их прохождения, начисляется penalизация за допущенные нарушения.
- 9.5. Penalизируется блокировка финишного створа, т.е. затруднение свободного проезда другим экипажам, равно как ограничение видимости остальным участникам судейских щитов путём остановки автомобиля вблизи судейского пункта финиша.
- 9.6. Во время движения на РД при расчете скорости движения не принимаются во внимание дорожные знаки и указатели, расположенные на пересекаемых и примыкающих дорогах.
Знак ограничения скорости (3.24) отменяется следующими знаками:



либо в начале перекрёстка, который обозначен следующими дорожными знаками:



Вид и нумерация знаков дана по приложению 1 к ПДД

10. УСЛОВИЯ И ПОРЯДОК РАСЧЁТА ВРЕМЕНИ

- 10.1.** Время судейских часов и показания секундомеров является официальным. Главный хронометрист размещает поверочные часы на старте автопробега. Сверка остальных часов в ходе маршрута проводится перед первым и после последнего экипажа.
- 10.2.** При расчёте расписания отметок на КВ, ВКВ и СЗ на стартах ДС 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.*
- 10.3.** При расчёте времени на ДС «Слалом» используются минуты, секунды и десятые доли секунд.
- 10.4.** 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 пенализацией за 5 минут опоздания). Тогда, во избежание новой пенализации, 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 пенализацию за 1 минуту опережения), то далее он снова меняет расписание и стремится получить отметку на КВ-3 в 10:49. Если КВ-3 на местности отсутствует, то экипажу надо отметить на КВ-4 в 11:14.*
- 10.5.** Во время дорожных соревнований может применяться нейтрализация, т.е. заранее объявленный перерыв в движении. Экипаж обязан, соблюдая ПДД, выполнить стоянку в том месте (с точностью 200 метров), где назначена нейтрализация. Время нейтрализации входит во время прохождения дорожного сектора, но не учитывается при расчёте средней скорости движения на нём. *Например, задан дорожный сектор длиной 30 км и назначено время движения 1 час. Тогда средняя скорость составляет 30 км/ч. Однако при задании нейтрализации 30 минут средняя скорость будет равна 60 км/ч.*
- 10.6.** На дорожном секторе экипаж обязан соблюдать среднюю скорость. Контроль опережения осуществляется на ВКВ. Экипаж не пенализируется, если получает отметку на ВКВ с опозданием, либо точно по расписанию, либо опередив расписание в пределах льготы. Льгота на опережение предоставляется в размере 10% от минут расписания движения (а не пребывания) на секторе с округлением в большую сторону, как указано в таблице.

Время движения от КВ до ВКВ (в минутах без учёта секунд)	Льгота на опережение
0 минут	0 минут
1-10 минут	1 минута
11-20 минут	2 минуты
и т.д.	не более 10 минут

- 10.7.** В случае отсутствия на трассе КВ считается, что экипаж прошёл его вовремя или опоздал в пределах суммы СЗ, полученных после предыдущей отметки на КВ. В случае отмены или отсутствия старта ДС на дорожном секторе экипаж продолжает движение, оставаясь в режиме дорожного соревнования и выполнив нейтрализацию, указанную в ДК.
- 10.8.** Расчёт средней скорости, выполнение расписания и соблюдение маршрута являются задачей экипажа.

11. ПРОЦЕДУРЫ ОТМЕТКИ

- 11.1.** Межстартовый интервал во время автопробега – 1 минута.

- 11.2. Порядок старта определяется организатором.
- 11.3. На любом судейском пункте экипаж отмечается, когда сочтёт нужным, т.к. судьи не имеют никаких сведений о правильности выполнения им расписания.
- 11.4. 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 ближайшем судейском пункте, где происходит сдача или обмен КК, в течение 15 минут после своей отметки. При отсутствии двух указанных письменных возражений дальнейшие претензии к записям не рассматриваются.
- 11.5. Отметка времени на КВ и КП производится по моменту подачи КК судьям, когда автомобиль и оба члена экипажа появляются в зоне контроля. До получения отметки времени кто-либо из экипажа имеет право зайти в зону контроля, но автомобиль не должен пересекать начало зоны контроля. Если экипаж прибыл в зону контроля, но не подаёт КК, судьи всё равно отмечают время появления автомобиля в зоне контроля.
- 11.6. Отметка времени на ВКВ и ВКП производится по моменту подачи КК судьям, когда автомобиль и оба члена экипажа появляются в зоне контроля. Однако если экипаж в пределах видимости судей независимо от причин резко снизил скорость или остановился, не доезжая до пункта, судьи записывают как время снижения скорости, так и время прибытия на судейский пункт. Контроль опережения расписания проводится по первой отметке.
- 11.7. Временем прибытия на ДС считается минута подачи КК любым членом экипажа судье старта. Если судьи не могут начать процедуру старта ДС немедленно после прибытия экипажа, они вписывают в поданную КК и в судейский протокол время прибытия на ДС и затем время фактического старта. Интервал времени в минутах между прибытием и стартом считается судейской задержкой (СЗ). Экипаж вправе прибыть на ближайший последующий установленный на трассе судейский пункт КВ вовремя или опоздав в пределах СЗ без получения пенализации. Однако, если на данном ДС была объявлена нейтрализация, СЗ считается разница между отметками прибытия и старта за вычетом нейтрализации. *Пример: экипаж подал КК в 12:34, стартовал в 12:45, в МЛ объявлена нейтрализация 10 минут. Тогда СЗ составит 1 минуту.*
- 11.8. После получения отметки на КВ, КП, ВКВ, ВКП и финише ДС судьи не задерживают экипаж, который обязан в кратчайшее время покинуть зону контроля.

12. ПРОЦЕДУРЫ СТАРТА И ФИНИША ДС

- 12.1. Старт на ДС осуществляется с места с заведённым двигателем.
- 12.2. Экипаж обозначает готовность к старту въездом автомобиля в зону, обозначенную желтыми знаками «старт».
- 12.3. После въезда экипажа в зону контроля процедура старта начинается следующим образом:
 - за 10 секунд до старта судья начинает обратный отсчёт, показывая и удерживая сжатый кулак перед ветровым стеклом автомобиля;
 - за 5 секунд до старта судья раскрывает кулак и, по очереди загибая пальцы «5-4-3-2-1», даёт старт резким взмахом руки вверх.
- 12.4. Финишная отсечка времени происходит в момент, когда передняя по ходу, наиболее выступающая часть автомобиля пересекает финишный створ.
- 12.5. Финишный створ обозначается судейским щитом с клетчатым флагом на красном фоне и ограничивается половиной ширины дороги в попутном направлении, либо двумя судейскими конусами, либо естественными препятствиями.
- 12.6. Финиш на ДС «Слалом» осуществляется остановкой «базой», а именно:
 - Финиш «базой» считается выполненным, если первая остановка после финишной отсечки времени выполнена так, что оба передних по ходу движения колеса пересекли финишный створ, а задние – нет. Во избежание спора экипажу рекомендуется не сдвигаться с места до указания судьи.

13. НАЧИСЛЕНИЕ ПЕНАЛИЗАЦИИ

Общие пенализации		
13.1.	Нарушение ПДД	5 минут за каждое (далее – ПДД)
13.2.	Фиксированная пенализация	10 минут (далее – ФП)
13.3.	Посторонние записи в КК или утеря КК	исключение из зачёта
13.4.	Запрещённое движение задним ходом внутри судейской зоны контроля	1 час
Пенализации, начисляемые во время технической инспекции		
13.5.	Неявка на ТИ перед стартом автопробега	отказ в старте

13.6.	Опоздание с подачей КК и автомобиля на ТИ	10 секунд за каждую минуту опоздания
13.7.	Отсутствие рекламы, выданной организатором	штраф – стартовый взнос
13.8.	Отсутствие стартового номера	1 час за каждый факт
13.9.	Отсутствие аптечки, или огнетушителя, или знака аварийной остановки	ПДД за каждое
Пенализации, начисляемые на дорожных соревнованиях		
13.10.	Отсутствие в КК судейской отметки первого или последнего судейского пункта	11 часов
13.11.	Отсутствие в КК судейской отметки любого судейского пункта (кроме первого и последнего)	ФП за каждый
13.12.	Нарушение последовательности прохождения судейских пунктов, установленных на трассе, в том числе финишей ДС	ФП за каждое
13.13.	Отказ экипажа покинуть зону контроля после получения отметки или по требованию судей	30 секунд
13.14.	Опоздание в пределах лимита или опережение на КВ	1 минута за каждую минуту отклонения от расписания
13.15.	Опоздание на одном дорожном секторе больше лимита	ФП
13.16.	Опережение на ВКВ сверх льготы	1 минута за каждую минуту, но не более ФП
	Превышение предела опоздания на финиш автопробега	11 часов
Пенализации, начисляемые на дополнительных соревнованиях		
13.17.	Невыполнение ДС либо отказ от выполнения ДС	5 минут
13.18.	Фальстарт, т.е. начало движения на ДС ранее стартовой команды	1 минута
13.19.	Опоздание или опережение на ДС «Слалом»	0,01 секунды за каждую 0,1 секунды
13.20.	Задевание конуса на ДС «Слалом»	10 секунд
13.21.	Невыполнение финиша «базой» на «ДС «Слалом»	1 минута
13.22.	Проезд на ДС «Слалом» не по схеме	5 минут
13.23.	Блокировка стартового или финишного створа	3 минуты
13.24.	Опоздание или опережение на РД, РУ и РГ 1 секунда за каждую секунду	1 секунда за каждую 0,1 секунды
13.25.	Остановка в зоне финишного судейского пункта ДС при финише с ходу	1 час
13.26.	Отсутствие или повреждение пломбы заправочной горловины топливного бака	+ объем бака

13.27. В ходе автопробега буксировка на жёсткой или гибкой сцепке, а также буксировка методом погрузки запрещена. Нарушение запрета ведет за собой исключение из зачета.

13.28. Затруднения в дорожном движении («пробки») заранее не считаются форс-мажорными обстоятельствами. Экипаж, претендующий на снятие опоздания вследствие дорожной «пробки», обязан дважды письменно заявить об этом. Первый раз – на ближайшем следующем после пробки КВ в виде краткого примечания в судейском протоколе напротив своего номера (где достаточно записать в судейском протоколе слова «пробка» и подписи участника), второй раз – в виде заявления на ближайшем судейском пункте, где происходит сдача или обмен КК, в течение 15 минут после своей отметки. При отсутствии двух указанных заявлений дальнейшие претензии по этому вопросу не принимаются.

14. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

14.1. Зачетный результат экипажа в автопробегах (Зачеты «Абсолют», «Классик» и «ГП общий») определяется суммой пенализаций, начисленных в ходе автопробега, и годом выпуска автомобиля следующим образом: сумма пенализаций (выраженная в часах, минутах, секундах и их долях) умножается на коэффициент года выпуска автомобиля (ГВА), определяемый как единица плюс одна сотая разности между годом выпуска и числом 1900. Например, для автомобиля 1919 года выпуска коэффициент ГВА равен $1 + 0,01 \times (1919 - 1900) = 1,19$.

Экипаж с наименьшим зачетным результатом будет объявлен победителем, экипаж со следующим наименьшим результатом будет объявлен вторым и т.д. При равенстве зачетных результатов преимущество получает экипаж, показавший лучший результат на втором ДС и т.д. При новом равенстве преимущество получает экипаж, выступавший на более старом автомобиле.

14.2. Зачетный результат экипажа в автопробеге (Зачет ГП) определяется:

«ГП-Абсолют» – расход топлива в литрах

«ГП-Удельный» – расход топлива в литрах, деленный на пройденное расстояние в километрах

«ГП-Приведенный» – расход топлива в литрах, деленный на пройденное расстояние в километрах и затем деленный на объем двигателя в литрах

Экипаж с наименьшим зачетным результатом будет объявлен победителем, экипаж со следующим наименьшим результатом будет объявлен вторым и т.д. При равенстве зачетных результатов преимущество получает экипаж, прошедший меньшее количество километров. При новом равенстве преимущество получает экипаж, выступавший на автомобиле с меньшим объемом двигателя.

14.3. С момента публикации предварительных результатов автопробега устные заявления и претензии не принимаются, кроме коррекции ошибок компьютерного ввода.

15. НАГРАЖДЕНИЕ

15.1. Организатор награждает экипажи, занявшие первое, второе и третье место в зачётах «Классик» и «ГП общий», а также первые места в группах «ГП-Абсолют», «ГП-Удельный» и «ГП-Приведенный».

15.2. Организатор оставляет за собой право ввести дополнительные номинации.

16. ЗАЯВКИ. ВЗНОСЫ

16.1. Предварительные заявки на участие в автопробеге принимаются до 8 сентября 2011 года на сайте <http://www.rally-classic.ru/>. Внесение контактных данных обязательно. При получении предварительной заявки организатор направляет заявителю письмо-подтверждение. После этого предварительная заявка считается оформленной.

16.2. Организатор имеет право не допустить к участию в автопробеге без объяснения причин.

16.3. Заявка сопровождается стартовым взносом, в противном случае она считается предварительной.

16.4. Участниками являются юридические и физические лица, заявившие минимум один экипаж.

16.5. Участник – юридическое лицо передаёт право взаимодействия с организатором и спортивным руководством автопробега своему представителю, которого он включает в заявку. Тем же правом обладает участник – физическое лицо. Не принимаются вопросы и претензии от других лиц (кроме представителя либо участника – физического лица, не заявившего представителя), даже включённых в заявку.

16.6. Участник несёт ответственность за действия лиц, которых он включает в заявку, в том числе водителей, пассажиров, представителей, механиков, прессу и другой персонал, который он сочтёт нужным. Организатор имеет право ввести пропуск для ограничения доступа посторонних лиц на территории, связанные с мероприятием.

16.7. Данные, касающиеся второго водителя, могут быть заполнены до окончания АП.

16.8. В ходе автопробега пилот (первый водитель) и штурман (второй водитель) распределяют спортивные обязанности по своему усмотрению, если оба имеют право управлять автомобилем.

16.9. Количество пассажиров ограничено количеством пассажирских мест автомобиля, однако они должны быть включены в заявку. Пассажиры не обязаны преодолевать всю трассу.

16.10. До окончания ТИ разрешается заменять заявленный автомобиль.

16.11. На АП экипажи предъявляют:

- заполненную на компьютере или печатными буквами от руки заявочную форму экипажа;
- водительские удостоверения первого и второго водителя (для вторых водителей не обязательно, но в этом случае они не имеют права управлять автомобилем);
- документы на заявленный автомобиль.

16.12. Размеры стартовых взносов

Экипаж (водитель и штурман)	58 000 руб.
Экипаж членов клуба РККА	48 000 руб.
Участие пассажира (Дети до 12 лет бесплатно)	25 000 руб.

17. ТЕРМИНЫ И СОКРАЩЕНИЯ. ОБОЗНАЧЕНИЯ. ЗОНА КОНТРОЛЯ

17.1. Алфавитный перечень терминов и сокращений, применяемых в тексте документа.

АП	административная проверка
ВКВ	судейский пункт внезапного контроля времени

ВКП	судейский пункт внезапного контроля прохождения
ГВА	год выпуска автомобиля
ДЗ	дополнительное задание
ДК	дорожная книга
Дорожный сектор	часть маршрута между двумя последовательно назначенными пунктами контроля времени
ДС	дополнительное соревнование
ДТП	дорожно-транспортное происшествие
ИР	изменяемое расписание
КВ	судейский пункт контроля времени
КК	контрольная карта
КП	судейский пункт контроля прохождения
Лимит	максимальное опоздание на дорожном секторе
МЛ	маршрутный лист
Нейтрализация	заранее объявленный перерыв в движении
ПДД	Правила дорожного движения
РАФ	Российская автомобильная федерация
Ренорминг	назначение нового времени старта после перерыва
РККА	Ралли клуб классических автомобилей
СЗ	судейская задержка
СК РАФ	Спортивный кодекс Российской автомобильной федерации
ТИ	техническая инспекция
ФП	фиксированная пенализация
Экипаж	автомобиль с первым и вторым водителем

17.2. Зона судейского контроля начинается с первого по ходу движения 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 ВКВ и ВКП.

17.3. В зоне судейского контроля действует режим «закрытого парка», т.е. запрещены любые сервисные работы с автомобилем (открытие капота, ремонт, заправка и т.д.). Однако, если технический комиссар обнаружит, что автомобиль, находящийся в режиме «закрытого парка», имеет неисправности, не допускающие его безопасную эксплуатацию, он вправе потребовать от участника произвести необходимый ремонт, а затраченное на проведение такого ремонта время учитывается как опоздание на дорожном секторе.

17.4. Знаки зон контроля и примерные расстояния между судейскими щитами:

Пункт КВ:



Пункт ВКВ:



Пункт КП:



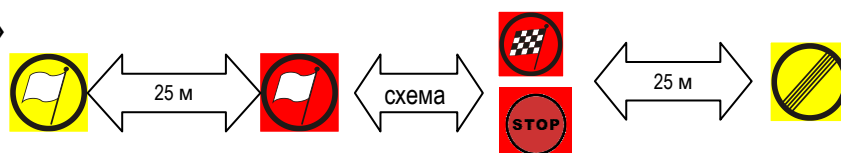
Пункт ВКП:



Знак Стоп:



ДС «Слалом»



Начало зоны старт финиш и место отметки конец зоны
ДС «РД» Старт



Начало зоны Место хронометража Конец зоны

ДС «РД» Финиш



Место хронометража Место отметки Конец зоны

© Организатор 2011