**Регламент**

****

**“Ралли МАДИ”**

**2016 года**

**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 6
6. Дорожные соревнования. Дополнительные соревнования 7
7. Зоны контроля и щиты 9
8. Результаты, протесты, апелляции 9
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 | 10 ноября, четверг,22:00 | www.rallymadi.ru |
| Окончание приема предварительных заявок | 5 декабря, понедельник, 17:00 | [www.rallymadi.ru](http://www.rallymadi.ru) |
| Административная проверка | 7 декабря, среда, 17:00 – 21:00 | МАДИ, новый корпус, холл 8-го этажа, вход с Шебашевского переулка |
| Публикация списка заявленных участников, ведомости явки на Техническую инспекцию | 8 декабря, четверг, 12:00 | [www.rallymadi.ru](http://www.rallymadi.ru) |
| Техническая инспекция  | 10 декабря, суббота, 7:00 – 8:30 | Москва, Ленинградский проспект, д. 64  |
| Брифинг с участникамиТоржественное открытие | 10 декабря, суббота, 8:45 – 8:538:54 – 8:59 | Москва, Ленинградский проспект, 64, перед главным входом МАДИ |
| Старт первого экипажа  | 10 декабря, суббота, 09:01 | Москва, Ленинградский проспект, 64, перед главным входом МАДИ |
| Финиш первого экипажа (расчётно) | 10 декабря, суббота, 17:01 | д.Черная Грязь, МО (полигон "МАДИ") |
| Публикация предварительных результатов  | 10 декабря, суббота, 19:30 | Москва, Ленинградский проспект, 64, аудитории 337, 338 |
| Публикация итоговых результатов  | 10 декабря, суббота, 20:30 | Москва, Ленинградский проспект, 64, аудитории 337, 338 |
| Награждение  | 10 декабря, суббота, 21:00 | Москва, Ленинградский проспект, аудитории 337, 338 |

* + - 1. **СТАТУС, ОРГАНИЗАТОР, ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА**
1. «Ралли МАДИ» 2016 года является не классифицируемым XVII традиционным лично-командным автомобильным спортивным соревнованием по ралли третьей категории (любительское ралли).
2. Организатором ралли является Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ).
3. Оргкомитет:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Председатель оргкомитета | Виктор Ницевич | И.о. Ректора МАДИ |
| Члены оргкомитета | Гюзель Шарипзянова | Проректор МАДИ |
| Норайр Блудян | Проректор МАДИ |
| Султан Жанказиев | Проректор МАДИ |
| Андрей Федоров | Кафедра Физвоспитание |
| Роман Литвиненко | Факультет Автомобильный транспорт |

1. Руководство соревнования:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Руководитель гонкиТел. 8(926)363-65-04 | Сергей Ермолаев | Москва | Выпускник МАДИ |
| Спортивный комиссар | Виталий Новиков | Москва | Выпускник МАДИ |
| Комиссар по безопасности и маршруту | Сергей Ермолаев | Москва | Выпускник МАДИ |
| Главный секретарь | Ирина Шарапова | Москва | Выпускница МАДИ |
| Главный хронометрист | Виталий Новиков | Москва | Выпускник МАДИ |
| Руководитель компьютерной группы | Виталий Новиков | Москва | Выпускник МАДИ |

1. Судейство ралли осуществляет приглашенная организатором коллегия спортивных судей.

|  |  |
| --- | --- |
| Yr7GSIsyVMA | Офицер по связи с участникамиИрина Шарапова 8 (910) 404-61-03 |
|  | Офицер по связи с участникамиРоман Литвиненко 916-408-47-81 |

* + - 1. **НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ. ОПИСАНИЕ РАЛЛИ. БЕЗОПАСНОСТЬ**

Регламент составлен на основе ПР3К-2014

* 1. Нормативными документами являются:

- ПДД РФ;

- настоящий регламент;

- бюллетени, издающиеся судейской бригадой

* 1. Заявочные формы экипажа и команды размещены на сайте <http://www.rallymadi.ru/> и выдаются организатором на Административной Проверке (АП).
	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. После АП публикуется список заявленных экипажей и команд и ведомость явки на Техническую Инспекцию (ТИ).
	4. На ТИ представитель каждого экипажа должен отметиться в свою минуту согласно ведомости явки на ТИ (подойти к машине с щитом «ТИ») и получить Контрольную Карту (КК), предъявив документ, удостоверяющий личность (можно водительское удостоверение).
	5. На КВ-1 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 листе ознакомления.
	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.
	7. Ралли проходит по дорогам общего пользования, за исключением Дорожного Соревнования типа Слалом (СЛ).
	8. Протяжённость трассы около 400 км.
	9. Предварительное ознакомление с трассой не предусмотрено.
	10. Тарировочный участок публикуется на сайте <http://www.rallymadi.ru/> и выдается на АП.
	11. Трасса разделена на дорожные и дополнительные соревнования, указанное разделение приведено в Маршрутном Листе (МЛ) как перечисление судейских пунктов.
	12. В ДК 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. Смена покрытия в ДК не прописывается.
	13. Когда экипаж приближается к перекрёстку, не указанному в ДК, 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;
* в остальных случаях следует продолжать движение в наиболее прямом направлении;
* 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 явно не указано в Дорожной Книге.

Направление главной дороги обозначается следующими знаками:

  



 

 

* 1. 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 согласно ПДД, а так же не совпадающая с направлением главной дороги в этой позиции.

Пример: в ДК указана слепая позиция «дыра направо». Подъезжаем к аналогичному перекрестку на местности, где разрешено движение только направо по ПДД. Этот перекресток не является искомым, ищем нарисованную позицию дальше. Аналогично, если на этом перекрестке главная дорога уходит направо.

* 1. 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.
	2. 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. Движение по трассе ралли осуществляется каждым экипажем самостоятельно 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 не может быть оправданием нарушений со стороны экипажа. Любое нарушение ПДД со стороны участника, повлекшее за собой получение преимущества над другими участниками ралли и зафиксированное на видео, может быть рассмотрено по заявлению после финиша. В случае желания предоставить видео с нарушениями, экипаж, снявший материал, должен уведомить об этом организатора заявлением не позднее 15 минут после своего финиша.
	4. Расписание движения организатор выбирает исходя из возможности его выполнения без нарушения установленных скоростных режимов.
	5. Обоим членам экипажа необходимо находиться в застегнутых шлемах как на всех Дополнительных Соревнованиях, так и в оговоренных маршрутными документами местах трассы.
	6. Запрещена остановка между судейским щитом финиша дополнительного соревнования и щитом «STOP» при финише с ходу, если она не вызвана дорожной ситуацией или требованиями ПДД.
	7. 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.
	8. В любом месте трассы экипаж обязан остановиться у судейского щита с надписью «STOP» на красном фоне.
	9. Перевозка пассажиров строго запрещена, за нарушение данного пункта – исключение из ралли (Кроме случая, когда необходимо перевезти пострадавшего для оказания медицинской помощи).
	10. 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.
	11. 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.
	12. 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**

* 1. Устанавливаются следующие личные зачеты:
* абсолютный личный зачет для всех экипажей;
* «студент» - один или оба члена экипажа являются учащимися МАДИ;
* «выпускник» - один или оба члена экипажа являются выпускниками МАДИ. Диплом о неполном высшем образовании не является документом подтверждающим попадание в данный зачёт.
	1. Экипаж, в котором один водитель является учащимся, а другой – выпускником МАДИ, выбирает зачёт при прохождении АП.

**4.3** При прохождении АП экипажи предъявляют:

* заполненную на компьютере или ПЕЧАТНЫМИ буквами от руки заявочную форму экипажа;
* страховые полисы от травм и несчастных случаев (можно оформить заранее или на АП);
* водительские удостоверения первого и второго водителя (второму водителю не обязательно, но в этом случае он не имеет права управлять автомобилем);
* документы на заявленный автомобиль, включая полис ОСАГО;
* документы учащегося или выпускника МАДИ (для отнесения к соответствующим зачетам).
	1. Стартовый взнос уплачивается до окончания АП и составляет за:

|  |  |
| --- | --- |
| экипаж в абсолютном зачете | 4500 руб. |
| экипаж в зачете «выпускник МАДИ» | 3500 руб. |
| экипаж в зачете «студент МАДИ» | 1500 руб. |
| экипаж, первым водителем в котором является инвалид, с нарушением функций опорно-двигательного аппарата | 1000 руб. |
| команду | 2000 руб. |
| команду, состоящую только из участников зачета «студент МАДИ» | 1000 руб. |

Максимальное количество экипажей в команде – 5.

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. При отказе от обязательной рекламы организатора стартовый взнос уплачивается в двойном размере.

**4.5** До окончания АП разрешается замена второго водителя. До окончания ТИ разрешается замена заявленного автомобиля.

* 1. Устанавливается максимальное количество стартующих экипажей – 80. Организатор поддерживает резервный список экипажей, допускаемых в случае отсутствия основных экипажей.
	2. Экипажи, заявленные в списке предварительной регистрации, обязаны явиться на АП до 20:00, после этого времени свободные номера могут быть распределены среди списка резервных экипажей.
	3. Иногородние экипажи могут пройти АП перед ТИ, 10 декабря 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.

**5.2** Разрешается использование шин, допущенных для дорог общего пользования, что подтверждается знаком российской сертификации «РСТ» или международной сертификации (буква Е и цифры в общем круге). Запрещены как доработка рисунка протектора, так и использование шипов с высотой рабочей части более 1,5 мм. Шины должны соответствовать требованиям ПДД по степени износа и сезонности.

**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 пенализируется 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** Предстартовый осмотр автомобилей не предусматривается, но автомобиль может быть проверен на соответствие требованиям в любом месте трассы, на судейском пункте, обозначенным щитом с буквами «ТИ».

 Автомобиль может быть проверен на исправность:

* ремней безопасности;
* крепления аккумулятора;
* всех внешних световых приборов;
* звукового предупреждающего сигнала;
* стеклоочистителей и стеклоомывателей;
* правильности размещения стартовых номеров и рекламных наклеек;
* соответствие шин требованиям ПДД

и контролируется наличие:

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

**6. ДОРОЖНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ.**

* 1. Межстартовый 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 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. Когда КВ-3 на местности отсутствует, тогда экипажу надо отметиться на КВ-4 в 11:14.

**6.4** Дорожные соревнования заключаются в соблюдении последовательности явки на все судейские пункты (как дорожных, так и дополнительных соревнований) и соблюдении ПДД.

* 1. Пункты КВ 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).

**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 (вносится судьями по просьбе экипажа) 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** Пенализируется 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 время появления экипажа в зоне контроля.

**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 вносится 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 пенализируется, 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:

|  |  |
| --- | --- |
| Расчетное время в пути до пункта ВКВ | Льгота на опережение  |
| от 0:00 до 0:01 | 0 минут |
| от 0:01 до 0:10 (включительно) | 1 минута |
| от 0:11 до 0:20 (включительно) | 2 минуты |
| и т.д. |  |

**6.16** Старт ДС может быть совмещен с КВ, либо не совмещен. 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 пенализируется.

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.



Временные знаки ограничения скорости обязательны к выполнению, но не учитываются в расчете норматива времени на ДС.

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 пенализируется согласно Перечню пенализаций. 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.

 Норматив времени прохождения ДС типа РД определяется с точностью до целых секунд без округлений (десятые 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!

Дополнительные соревнования типа РД могут быть организованы в виде расположенных последовательно участков соответствующих однотипных ДС с бесконтактным стартом/финишем. При этом финиш предыдущего ДС одновременно является стартом следующего. Такой вид ДС обозначается в маршрутных документах как РДС (РД сочлененный).

Результат на каждом сочлененном участке (участке между двумя последовательно расположенными пунктами контроля «Старт/Финиш») определяется так же, как результат на ДС соответствующего типа, при этом время финиша предыдущего участка Сочлененного ДС является временем старта следующего.

**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 пенализация 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.

**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 (открывание 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** Результат команды равен сумме мест 2-го и 3-го экипажей по итогам ралли в абсолютном зачёте. Команда, не получает зачёта, когда финишировали менее трех экипажей.

**8.4** Лучшее место получает команда с меньшей суммой мест. При равенстве преимущество имеет команда меньшей численности, при новом равенстве преимущество получает команда, в которой экипаж зачёта «студент» имеет лучшее место, далее сравнивается экипаж зачёта «выпускник».

**8.5** В случае несогласия экипажа с его результатами, экипаж имеет право подать заявление на имя руководителя гонки. Заявления передаются через Офицера по связи с Участниками до момента вывешивания окончательных результатов. После опубликования окончательных результатов НИКАКИЕ протесты и заявления НЕ ПРИНИМАЮТСЯ.

**8.6.** 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.

1. **НАГРАЖДЕНИЕ**

**9.1** Организатор награждает экипажи:

- занявшие первое, второе и третье места в абсолютном личном зачёте.

- занявшие первое, второе и третье места в зачёте «Студент МАДИ».

- занявшие первое, второе и третье места в зачёте «Выпускник МАДИ».

**9.2** Организатор награждает команду-победительницу и команды-призёры.

**9.3** Организатор награждает в следующих номинациях.

- «Лучший пилот» по сумме слаломов среди первых водителей сильного пола с учётом коэффициента;

- «Лучшая пилотесса» лучший экипаж по сумме слаломов среди первых водителей слабого пола с учётом коэффициента;

- «За волю к победе»

**9.4** Коэффициенты для зачетов «Лучший пилот» и «Лучшая Пилотесса»

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

**9.5** Организатор оставляет за собой право ввести дополнительные номинации.

Приложение 1

**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 | Исключение |
| Несоблюдение схемы расклейки | 60 за каждую наклейку |
| 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  |
| 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 | 900 за каждый случай |
| Пропуск любого другого судейского пункта | 600 за каждый случай |
| Отклонение от трассы ралли, зафиксированное судьями | 300 за каждый случай |
| Нарушение ПДД, запротоколированное судьями | 300 за каждый случай |
| Остановка на судейском пункте ПФ (желтый щит)  | 300 за каждый случай |
| Неисправности, выявленные на ТИ | 300 за каждый случай |
| Неисправности, выявленные на ТИ, влияющие на безопасность  | На усмотрение СК, вплоть до Исключения |
| Остановка или изменение направления движения в зоне видимости судейских пунктов ПФ и финиш ДС | 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 | 30 |
| 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 |

Приложение 2

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

**Пункт ТИ**: 

 место отметки

25 м

25 м


#### **Пункт КВ:**

####

####

####  начало зоны место отметки конец зоны

**Пункт ВКВ:**

 место отметки

****

25 м

25 м

#### **Пункт КП:**

####

####

####  начало зоны место отметки конец зоны

****

**Пункт ВКП: Бесконтактный пункт ВКП:**

 место отметки

25 м

25 м

**Старт ДС:**

 начало зоны место старта конец зоны

**Старт ДС, совмещенный с КВ**

25 м

25 м

25 м

начало зоны место отметки место старта конец зоны

**Финиш РД:**



25 м

100 -400 м мммммммм

 место финиша место отметки конец зоны

**Старт-финиш РДС:**

****

**Слалом:**

25 м

схема

25 м

начало зоны старт

 финиш и конец зоны

место отметки