

«Согласовано»  
Комитет классических автомобилей РАФ  
20 марта 2023 г.

---

«Утверждено»  
Советом РАФ по спорту  
\_\_\_\_\_ 2023 г.

---



РОССИЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
КОМИТЕТ КЛАССИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

**ПРАВИЛА  
РАЛЛИ НА КЛАССИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ**

**2023**

## Общие положения

Настоящие Правила служат для проведения соревнований на регулярность движения на классических автомобилях в дисциплине «ралли – классические автомобили» – номер-код спортивной дисциплины XXXXXXXXXX. Ралли на классических автомобилях проводятся в соответствии со Спортивным кодексом Российской автомобильной федерации (РАФ), Правилами дорожного движения (ПДД) РФ, настоящими Правилами и регламентами соответствующих соревнований

## Статья 1. Термины и их определения

Ралли на классических автомобилях является соревнованием на точность выполнения предписанного маршрута с учетом установленного расписания движения, проводимым полностью или частично на дорогах общего пользования и включающим тестовые участки на регулярность движения и тестовые участки для выявления водительского мастерства.

- **МАРШРУТ РАЛЛИ НА КЛАССИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЯХ** – путь, которым должны следовать Экипажи в ходе соревнования от старта до финиша. Маршрут является единым и обязательным для всех Экипажей.

- **СЕКЦИЯ** – часть ралли, состоящая из одного или нескольких дорожных секторов, между:
  - стартом ралли и первым перерывом;
  - двумя последовательными перерывами;
  - последним перерывом и финишем ралли.

- **ДОРОЖНЫЙ СЕКТОР** – часть маршрута ралли между двумя последовательными пунктами Контроля времени (КВ).

- **ТЕСТОВЫЙ УЧАСТОК** – часть дорожного сектора, на котором соревнование проводится по специальным правилам.

- **ДОРОЖНАЯ КНИГА** – документ, описывающий маршрут, расписание и последовательность прохождения контрольных пунктов.

- **ПОЗИЦИЯ** – описание в дорожной книге перекрестка дорог, пересечения проезжих частей и/или иных ориентиров на местности с помощью условных обозначений.

- **КОНТРОЛЬНЫЙ ПУНКТ** – место, где судьями осуществляется контроль прохождения маршрута, соблюдения заданного расписания, а также соблюдения ПДД и иных предписанных Правилами и регламентом требований экипажами. Контрольные пункты могут быть контактными, где экипажи обязаны остановиться для внесения судьями в Контрольную карту отметок времени или факта прохождения, либо для выполнения иных процедур и действий; или бесконтактными, где остановка не предусматривается или запрещена.

- **СУДЕЙСКАЯ ЗАДЕРЖКА (СЗ)** – зафиксированный судьями по обращению экипажа промежуток времени между временем прибытия на старт тестового участка, не совмещенный с контрольным пунктом Контроля времени (КВ), и временем фактического старта на нём.

- **НЕЙТРАЛИЗАЦИЯ** – указанный в маршрутном листе и дорожной книге перерыв в движении.

- **ПАССАЖИР** – физическое лицо не моложе 12 полных лет на момент соревнования, не являющееся пилотом, внесенное заявителем в заявку, которое может присутствовать в автомобиле в течение соревнования. Лица, моложе 12 полных лет не будут считаться для настоящих правил пассажирами, но обязательно должны быть внесены заявителем в заявку и только в этом случае могут присутствовать в автомобиле.

- **КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА** – документ, предназначенный для внесения судьями отметок времени и фактов прохождения контактных контрольных пунктов, а также иной информации.

- **КЛАССИЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ** – автомобиль, с момента года производства которого прошло более 30 лет, и признанный таковым Федерацией в установленном порядке.

## **Статья 2. Система проведения соревнований**

2.1. В ретро-ралли соревнования проводятся по системе с отдельным стартом.

## **Статья 3. Заявки на участие в соревнованиях**

3.1. Любое лицо, обладающее лицензией заявителя, и желающее принять участие в соревнованиях, должно выслать организатору заполненную заявочную форму. Заявочная форма должна быть направлена организатору почтой или на адрес электронной почты в сроки, указанные в регламенте ралли. Оригинал заявочной формы должен быть представлен во время проведения административных проверок.

## **Статья 4. Заявочный взнос**

4.1. Размеры и порядок внесения заявочных взносов определяются регламентом ралли. Заявочный взнос должен быть внесен не позднее времени прохождения административных проверок

Организатор вправе освободить заявителя от уплаты заявочных взносов частично или полностью.

4.2. Заявочные взносы возвращаются:

- кандидатам на участие, чьи заявки были отклонены;
- в случае если соревнование не состоялось, за исключением случаев возникновения форс-мажорных обстоятельств;
- в других случаях, предусмотренных Спортивным кодексом РАФ.

## **Статья 5. Общие принципы допуска спортсменов к соревнованиям**

5.1. ПИЛОТЫ И ЭКИПАЖИ. В соревнованиях по ралли на классических автомобилях могут принимать участие мужчины и женщины на равных условиях.

Экипаж соревнующегося автомобиля состоит из двух человек (именуемых как Первый пилот и Второй пилот).

Оба члена экипажа имеют право управлять автомобилем в течение соревнования, и каждый должен иметь лицензию пилота РАФ (или иной ASN), и обладать документами, дающими право на управление автомобилем. В случае отсутствия у второго пилота водительского удостоверения соответствующей категории, управлять автомобилем имеет право только первый пилот.

Данные об обоих пилотах должны быть включены в заявочную форму, при этом данные, касающиеся второго пилота, могут быть переданы позже, но не позднее даты, указанной в регламенте соревнования. После окончания даты приема заявок один из членов экипажа может быть заменен с согласия:

- организатора - до начала административных проверок;
- спортивных комиссаров - после начала этих проверок, но до публикации списка допущенных к старту экипажей.

После публикации списка допущенных к старту экипажей замена членов экипажа не допускается.

5.2. В качестве второго пилота (без права управления автомобилем) допускаются спортсмены юноши и девушки, которым на момент проведения спортивного соревнования исполнилось 12 лет.

5.3. В автомобиле могут находиться пассажиры, и лица младше 12 лет, включенные в заявку, которые не являются членами экипажа и ни при каких обстоятельствах не могут управлять автомобилем во время соревнования.

5.4. Количество лиц, находящихся в автомобиле, включая экипаж и пассажиров, не может превышать количество мест для сидения, предусмотренных конструкцией автомобиля.

## **Статья 6. Технические характеристики автомобилей**

6.1. К участию допускаются автомобили:

- выпущенные до окончания года, который определяет возраст автомобиля как 30 лет и более (пример: в 2023 году — выпущенные в 1992 году и ранее);

- имеющие действующую государственную регистрацию и государственные номерные знаки;
- имеющие действующий полис страхования гражданской ответственности перед третьими лицами (ОСАГО или аналогичный);
- прошедшие входную техническую инспекцию.

Соответствие классического автомобиля предъявляемым к нему требованиям, определяется государственными регистрационными документами, документами о принадлежности автомобиля к классическим, выданным федерацией в установленном порядке (при наличии), и визуальным осмотром технической комиссией соревнования.

6.2. При прохождении входной технической инспекции, классический автомобиль должен удовлетворять требованиям РАФ к классическим автомобилям, включая функционирование всех предусмотренных элементов конструкции: освещения, сигнализации, замков и запоров, стеклоочистителей (если таковые предусмотрены), контрольных приборов, систем безопасности и прочего.

6.3. Регламентом соревнования может быть предусмотрено деление участвующих Экипажей на отдельные зачеты (по возрасту или маркам автомобилей, полу участников или по любым другим признакам).

## **Статья 7. Официальные документы соревнования**

7.1. РЕГЛАМЕНТ – документ, содержащий основные сведения о предстоящем соревновании.

7.2. ДОРОЖНАЯ КНИГА - документ, содержащий, как минимум:

- легенду – детальное описание маршрута;
- условные обозначения, в которых даётся разъяснение используемых в Легенде изображений и символов;
- маршрутный лист;
- схемы прохождения тестовых участков (при необходимости);
- контактные телефоны экстренной связи с офицером по связи с участниками.

7.3. МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ – **основной** документ, определяющий расписание движения по маршруту ралли и содержащий следующую информацию:

- пункты контроля времени (КВ);
- пункты контроля прохождения (КП);
- объявляемые пункты стартов и/или финишей тестовых участков, а также, при необходимости, их параметры (протяжённость, средняя скорость, нормативы и т.д.);
- нормы времени и дистанции дорожных секторов;
- расчётное время прибытия первого экипажа на пункты контроля времени;
- разделение маршрута на дорожные секторы, секции;
- указание пунктов Контроля времени (КВ) и дорожных секторов, на которых опережение не пенализируется;
- времена нейтрализаций.

7.4. ОФИЦИАЛЬНОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ ТАБЛО СОРЕВНОВАНИЯ

В регламенте ралли должно быть указано место нахождения официального табло ралли и/или Интернет-ресурса либо мессенджера, где в установленном расписанием соревнования время публикуется информация, касающаяся проведения ралли, в частности:

- телефон офицера по связи с участниками;
- бюллетени;
- списки допущенных к участию экипажей и команд;
- стартовые ведомости;
- классификации;
- прочие сообщения организатора.

## **Статья 8. Обеспечение безопасности при проведении соревнований**

8.1. На всём маршруте ралли экипажи обязаны соблюдать ПДД, действующие в Российской Федерации, в частности, требования быть пристёгнутыми ремнями безопасности (если таковые предусмотрены конструкцией транспортного средства), двигаться с включенными в соответствии с ПДД световыми приборами, а также соблюдать ограничения, установленные организатором.

8.2. Запрещено предусматривать маршрутными документами движение автомобилей участников ретро-ралли в тёмное время суток, за исключением проезжих частей и территорий, имеющих искусственное освещение.

8.3. Каждый Экипаж обязан иметь в автомобиле:

- аптечку установленного ПДД образца;
- исправный огнетушитель заводского изготовления, содержащий не менее 2 кг огнегасящего состава;
- буксировочный трос;
- знак аварийной остановки;
- светоотражающие жилеты на каждого члена экипажа.

8.4. Экипажам запрещается:

- блокировать проезд других автомобилей;
- препятствовать обгону своего автомобиля;
- совершать иные действия, несущие угрозу безопасности дорожного движения.

8.5. Экипаж, выбывший из ралли, обязан сообщить о своем сходе и его причинах любому официальному лицу соревнования и сдать свою контрольную карту на ближайшем контрольном пункте.

## **Статья 9. Спортивная экипировка, страхование, обязательные наклейки и реклама**

9.1. Спортсмены, участвующие в ретро-ралли, обязаны носить защитную экипировку в тех случаях и в том объеме, как это специально оговорено регламентом соревнования.

9.2. Страхование гражданской ответственности перед третьими лицами – действующий полис ОСАГО (для автомобилей с иностранной регистрацией допускается «Зелёная карта») – обязательно для всех автомобилей, принимающих участие в ретро-ралли.

9.3. **ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ НАКЛЕЙКИ ОРГАНИЗАТОРА.** На наружных поверхностях кузова каждого автомобиля, участвующего в ралли, размещаются официальные наклейки ралли и стартовые номера, предоставляемые организатором (в соответствии со схемой их расположения, публикуемой в регламенте ралли).

В течение всего ралли эти наклейки должны быть расположены и закреплены на автомобиле, при этом полностью видны, и не должны перекрываться какими-либо другими наклейками. Эти наклейки изменять не разрешается.

9.3.1. Организатором может быть предусмотрено размещение опциональной рекламы, от которой можно отказаться на условиях, изложенных в регламенте.

9.3.2. Автомобили участников могут нести на себе любой вид рекламы при соблюдении условий, что эта реклама:

- не противоречит законодательству РФ;
- не занимает мест, зарезервированных для наклеек организатора и стартовых номеров;
- не ухудшает видимости экипажу через стекла автомобиля.

9.4. Наклейки, указанные в п. 9.3.2., а также наклейки с иных соревнований, в том числе исторически принадлежащие данному автомобилю, допускаются только с письменного согласия организатора.

## **Статья 10. Допуск к участию в соревновании**

10.1. **АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ. ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКЦИИ.**

10.1.1. На административных проверках заявитель экипажа должен предоставить:

- заявочную форму;
- водительские удостоверения (для каждого члена Экипажа, принимающего участие в управлении автомобилем в ходе соревнования);
- документ о государственной регистрации транспортного средства;
- действующий полис страхования гражданской ответственности перед третьими лицами (ОСАГО или аналогичный);
- спортивные лицензии пилотов;
- информацию об оплате заявочного взноса

Любому Экипажу, не прошедшему административные проверки в пределах времени их проведения, и не оплатившему заявочный взнос (с учетом п. 4.1), будет отказано в старте.

10.2. Все автомобили, принимающие участие в ралли, должны быть представлены для проведения технической инспекции в соответствии с объявленным расписанием.

- 10.3. Входная техническая инспекция автомобиля носит общий характер и включает проверку:
- соответствия марки и модели автомобиля заявленным;
  - соответствия автомобиля ПДД, включая требования п.6.1;
  - наличия обязательного оборудования, как указано в п.8.3;
  - правильности расположения и закрепления официальных наклеек (п.9.3);
  - отсутствия несогласованных наклеек (п. 9.4.);
  - наличия документов о принадлежности автомобиля к классическим, выданным Федерацией в установленном порядке (при наличии).

Любому автомобилю, не прошедшему входную техническую инспекцию, будет отказано в старте.

10.4. Дополнительные технические инспекции автомобиля могут быть проведены в любом месте, на любом контрольном пункте и в любое время в течение соревнования. За любое обнаруженное в ходе таких проверок несоответствие автомобиля требованиям ПДД и/или безопасности, а также правильности расположения и закрепления официальных наклеек, экипаж может быть пенализирован, вплоть до исключения из ралли. Экипажу может быть предложено устранить выявленные нарушения до продолжения движения, если ПДД и/или другая регламентирующая документация запрещают движение автомобиля с таким несоответствием.

## **Статья 11. Содержание и продолжительность соревнования**

### **11.1. ОЗНАКОМЛЕНИЕ С МАРШРУТОМ**

Ознакомление с маршрутом осуществляется выдачей маршрутных документов, в период, установленный расписанием соревнования. Самостоятельное или с помощью иных лиц ознакомление с маршрутом соревнования запрещено под угрозой исключения. Организатор может предоставить экипажам возможность ознакомления с тарировочным участком, а также частью маршрута или только отдельными тестовыми участками. Порядок такого ознакомления должен быть описан в регламенте ралли, а в маршрутных документах должна присутствовать информация о возможном (или обязательном) ознакомлении, с указанием этих участков.

11.2. ОФИЦИАЛЬНОЕ ВРЕМЯ СОРЕВНОВАНИЯ - Официальным временем является время установленное регламентом ралли.

Время в ралли обозначается так: 00:00:00 – 23:59:59. Если по специфике работы контрольного пункта (например, при отметке на пунктах контроля времени (КВ)) учитываются только часы и целые минуты, то секунды отбрасываются: 00:00 – 23:59.

Экипажи могут сверяться с официальными судейскими часами соревнования, находящимися на контактных контрольных пунктах.

### **11.3. СТАРТ РАЛЛИ**

Порядок старта на ралли может устанавливаться в следующей последовательности:

- в порядке возрастания стартовых номеров;
- в порядке убывания стартовых номеров;
- в зависимости от года выпуска автомобиля;
- в ином порядке, установленном организатором.

### **11.4. ДВИЖЕНИЕ ПО МАРШРУТУ РАЛЛИ**

Экипаж должен следовать по маршруту, в соответствии с расписанием и легендой.

11.4.1. Легенда, как правило, состоит из нумерованных строк (позиций) с графическим изображением дорог, ориентиров, объектов и т.д. с указанием расстояний:

- от предыдущего пункта КВ до данной позиции;
- от предыдущей позиции до данной позиции, либо от данной позиции до следующей позиции;

В ряде случаев расстояния от КВ и от предыдущей позиции не указываются, а такие позиции называются «слепые».

Если на соревновании применяются другие виды легенды, например: «карты с пометками», «карты и схемы», «рыбья кость», их описание приводится в регламенте.

11.4.2. В легенде могут приводиться не все имеющиеся на маршруте ралли объекты для ориентирования (дорожные знаки, указатели, светофоры, придорожные объекты и т.п.), а только те, изображение которых необходимо и достаточно для безошибочного проезда по

заданному маршруту и которые важны для распознавания позиции. Не принимаются во внимание для определения маршрута знаки и иные ориентиры, обращенные тыльной стороной по направлению движения экипажей, в том числе на примыкающих или пересекаемых дорогах, за исключением случаев, когда такие знаки или ориентиры прямо указаны в позициях дорожной книги.

11.4.3. Организатор может ввести в маршрутные документы виртуальные знаки ограничения скорости, например знаки «Стоп», «Уступи дорогу», «Ограничение максимальной скорости» и другие, и дать расстояние и/или привязку к местности (ориентиры и т.д.) начала и окончания зоны действия таких знаков. Эти знаки вносятся в графу «Информация» в легенде в обрамлении пунктирной линией. В этом случае экипажи должны действовать так же, как если бы такие знаки присутствовали на местности.

11.4.4. Правила выбора направления движения при проезде перекрестков и пересечений проезжих частей, не указанных в Дорожной книге, а также «слепых» позиций, определяются регламентом соревнования.

11.4.5. В случае изменений маршрута или расписания, экипажи обязаны руководствоваться указаниями, опубликованными в бюллетене или письменными указаниями судей.

11.4.6. Во время движения по маршруту ралли оба члена экипажа должны находиться в соревнующемся автомобиле, за исключением:

- времени установленных расписанием перерывов;
- при нахождении автомобиля в зоне контрольного пункта или на въезде в нее, при условии, что находящийся вне автомобиля член экипажа находится в этой же зоне;
- при нахождении на тестовом участке, когда регламентом предусматривается наличие в автомобиле только одного пилота.

11.4.7. Организатор имеет право предусмотреть средства идентификации (браслеты постоянного ношения, идентификационные карты и т.д.) для членов экипажа и пассажиров. Контроль средств идентификации может осуществляться на любом контактном контрольном пункте.

11.5. Системы расписания движения, применяемые в ретро-ралли:

11.5.1. Система ИЗМЕНЯЕМОГО РАСПИСАНИЯ (ИР):

- предусматривает неизменность нормы времени, назначенной для прохождения каждого дорожного сектора;
- расчетное время отметок на пунктах КВ вычисляется экипажем самостоятельно путём прибавления нормы времени дорожного сектора ко времени фактической отметки на предыдущем пункте КВ, а в случае, если пункт КВ был объединен в одну зону контроля со стартом тестового участка - ко времени фактического старта.

11.5.2. Система ПОСТОЯННОГО РАСПИСАНИЯ (ПР):

- предусматривает неизменность единой составленной для данного ралли расписания, время фактической отметки на предыдущем КВ не имеет значения для расчёта времени отметки на последующем КВ;
- расчетное время отметок на пунктах КВ вычисляется экипажем самостоятельно путём последовательного прибавления норм времени дорожных секторов к назначенному времени отметки на стартовом КВ, вне зависимости от времен фактических отметок на КВ;
- на старте каждой секции должно быть опубликовано расписание работы всех пунктов КВ, составляющих данную секцию;
- предел суммарного опоздания по секции и всему ралли устанавливается регламентом ралли;
- не применяются пункты КВ, объединенные в одну контрольную зону со стартом ТУ.

11.6. На маршруте ралли может применяться НЕЙТРАЛИЗАЦИЯ. Экипаж обязан, соблюдая ПДД, выполнить остановку или стоянку в пределах 200 метров по ходу движения, от точки, где назначена нейтрализация. Время нейтрализации входит в норму времени дорожного сектора, указанную в маршрутных документах. Для расчета средней скорости движения на секторе используется величина времени, получаемая вычитанием времени нейтрализации из нормы времени сектора.

*Пример 1: дорожный сектор имеет дистанцию 30 км и норму времени 1 час. Расчетная средняя скорость вычисляется делением дистанции на норму времени и составляет 30 км/ч.*

*Пример 2: дорожный сектор имеет дистанцию 30 км, норму времени 1 час, нейтрализация назначена в размере 30 минут (0,5 часа). В данном случае при движении по сектору используется расчетная средняя скорость ДВИЖЕНИЯ, вычисляемая путем деления разности нормы времени дорожного сектора и времени нейтрализации на дистанцию сектора:  $(1ч. - 0,5ч.) / 30 км = 60 км/ч$*

*При выполнении идеального расписания на таком секторе экипаж соблюдает среднюю скорость 60 км/час до точки нейтрализации, выполняет 30 минутную стоянку и продолжает движение с той же средней скоростью 60 км/ч.*

При отставании от расписания экипаж может сократить время выполнения нейтрализации частично или полностью.

11.7. В любом месте на маршруте ретро-ралли экипаж обязан остановиться у судейского знака «STOP».

11.8. В случае отсутствия на местности контрольного пункта, предусмотренного маршрутными документами, экипаж должен считать, что он получил отметку на данном пункте в расчетное время. В случае если отсутствующий пункт КВ был совмещен со стартом тестового участка, а пункт Старт также отсутствует, норма времени до следующего КВ считается от расчетного времени старта (время РАСЧЕТНОЙ отметки на КВ плюс 3 минуты). При отсутствии на маршруте пункта «Старт тестового участка» экипаж должен продолжить движение по маршруту в дорожном режиме.

#### 11.9. КОНТРОЛЬ В РАЛЛИ – ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

11.9.1. Контрольная карта выдаётся каждому экипажу.

11.9.2. В контрольной карте указываются все нормы времени дорожных секторов и последовательность прохождения объявляемых контрольных пунктов.

11.9.3. Контрольная карта должна предъявляться экипажем на контрольных пунктах. Экипажи обязаны получить отметки прохождения на всех внесённых в контрольные карты и присутствующих на местности пунктах контроля в предусмотренной последовательности.

11.9.4. Отметки в контрольную карту могут вносить только судьи контактных контрольных пунктов. Любые самовольные записи и исправления в контрольной карте или её утрата влекут за собой исключение экипажа из соревнования. Экипаж несет персональную ответственность за правильность внесения судьями записей в его контрольную карту.

В случае расхождения в записях времени в контрольной карте и протоколе контактного контрольного пункта официальными считаются записи в протоколах.

11.9.5. После получения отметки в контрольной карте экипаж должен без промедления покинуть зону контрольного пункта.

11.9.6. Контрольная карта сдается судьям на финише ралли или в конце секции, на котором в соответствии с маршрутными документами производится обмен/сдача контрольных карт.

11.9.7. Пенализируется:

- непредъявление контрольной карты на контрольных пунктах, где это предусмотрено;
- отсутствие в контрольной карте отметок контактных контрольных пунктов.

11.10. КОНТРОЛЬНЫЕ ПУНКТЫ начинают работу не позднее 15 минут до расчетного времени прохождения первого экипажа и заканчивают работу не ранее 15 минут после истечения расчетного времени прибытия последнего экипажа.

11.10.1. Контрольные пункты (кроме пунктов скрытого Контроля) обозначаются на маршруте ралли соответствующими стандартизованными знаками, вид и функции которых указаны в Приложении №1.

11.10.2. Время нахождения экипажа в зоне контроля не должно превышать времени, необходимого для выполнения процедуры контроля, при этом повторный въезд в зону контроля запрещается, кроме случаев, когда маршрутными документами предусматривается многократное прохождение этого контрольного пункта.

11.10.3. КОНТАКТНЫМ называется контрольный пункт, где предусмотрена остановка экипажа для внесения отметки в контрольную карту. К таким пунктам относятся, например:

- пункт технической инспекции (ТИ);
- Контроля времени (КВ);
- Внезапного контроля времени (ВКВ);
- Контроля прохождения (КП);



- Внезапного контроля прохождения (ВКП);
- отметка времени прохождения тестового участка («STOP»);

11.10.4. БЕСКОНТАКТНЫМ называется контрольный пункт, где остановка экипажей не предусмотрена или запрещена.

К бесконтактным контрольным пунктам относятся, например:

- финиш-старт РДС, РГС, РУС;
- финиш РД, РГ, РУ,
- скрытый пункт судейского контроля (СПСК).

*ПРИМЕЧАНИЕ: Старты тестовых участков могут быть как контактными, так и бесконтактными. Отметка времени прохождения («STOP») после финиша тестового участка может не производиться. Данная информация указывается в регламенте и/или маршрутных документах.*

11.10.5. СКРЫТЫЙ ПУНКТ СУДЕЙСКОГО КОНТРОЛЯ (СПСК) – это бесконтактный контрольный пункт, который применяется для контроля фактов и/или времени прохождения и фактов выполнения (невыполнения) экипажами требований Правил дорожного движения, настоящих правил и регламента ралли. Такой пункт не обозначается на местности знаками, а его расположение не указывается в дорожной книге. Зона контроля определяется по аналогии с соответствующим не скрытым пунктом контроля (п.11.11).

#### 11.11. ЗОНЫ КОНТРОЛЬНЫХ ПУНКТОВ

11.11.1. Зона контрольного пункта – зона, отведенная исключительно для функционирования пунктов контроля ралли.

11.11.2. Начало зоны контрольного пункта отмечается предупредительным знаком на желтом фоне. В точке расположения контрольного пункта ставится идентичный знак на красном фоне. Конец зоны контроля обозначается знаком с тремя черными диагональными полосами на светлом фоне. Если знак конца зоны контрольного пункта отсутствует, то подразумевается, что он расположен по ходу движения Экипажа по маршруту на расстоянии 25 метров после контрольного пункта.

11.11.3. Необъявляемый (внезапный) контактный и любой бесконтактный контрольный пункт обозначается только знаком с изображением на красном фоне. В зону такого контрольного пункта, а также скрытых пунктов судейского контроля (СПСК) входит вся область видимости от контрольного пункта в направлении предыдущей части маршрута.

11.11.4. Ширина зоны контрольного пункта для всех контактных контрольных пунктов включает правую обочину и все полосы, предусмотренные для движения в данном направлении, а для бесконтактных контрольных пунктов – всю ширину проезжей части, включая обе обочины.

11.11.5. На всем протяжении зоны контрольного пункта, обозначенной судейскими знаками, действует режим закрытого парка, где запрещены любой ремонт или оказание посторонней помощи, в том числе буксирование и перевозка автомобиля.

11.11.6. Между знаком начала зоны контрольного пункта и местом расположения контрольного пункта, а, в случае отсутствия знаков – в пределах прямой видимости контрольного пункта (на участке маршрута длиной не менее 200 м в направлении предыдущей части маршрута), экипажу запрещается останавливаться, за исключением случаев, когда остановка необходима для выполнения требований ПДД.

11.11.7. Процедура получения отметки в контрольной карте начинается в момент, когда автомобиль въезжает в зону контроля (пересекает условную линию, проведенную от знака начала зоны контрольного пункта, перпендикулярную проезжей части).

11.11.8. Пенализируется:

- нарушение установленной последовательности прохождения контрольных пунктов;
- нарушение режима закрытого парка;
- остановка в случаях, описанных в п. 11.11.6.
- движение в направлении, отличном от предписанного в зоне любого контрольного пункта (кроме скрытого).

11.12. КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ (КВ). Задача экипажа – пройти контрольные пункты в последовательности, предусмотренной организатором. При этом, на объявленных пунктах Контроля времени (КВ) получить отметку точно в расчётное время, а на необъявленных – Внезапных пунктах контроля (ВКВ) – не превышая допустимое опережение (п. 11.15.3.).

11.12.1. Расчетное время отметки для первого пункта КВ каждой секции назначается стартовой ведомостью. Для последующих КВ вычисляется экипажами самостоятельно исходя из применяемой системы расписания (п.11.5.1. и 11.5.2.):

11.12.2. Фактическим временем отметки считается время подачи судьям контрольной карты любым членом экипажа. Отметка считается сделанной вовремя, если контрольная карта подана в течение расчетной минуты отметки, при этом въехать в зону контроля экипаж вправе в течение минуты, предшествующей расчетной. Время отметки проставляется в контрольной карте, только если оба члена экипажа и их автомобиль находятся в зоне контроля в непосредственной близости от места контроля. В случае если автомобиль не может въехать в зону контроля из-за того, что ее не покинули прибывшие в нее ранее автомобили, но находится в зоне видимости контрольного пункта, допускается проставление в контрольной карте отметки фактического времени ее подачи одним членом экипажа такого автомобиля.

11.12.3. Пенализируется разница между фактическим и расчетным временами отметок. Не пенализируется опоздание в пределах суммы судебных задержек (СЗ), полученных на данном дорожном секторе.

11.12.4. Организатор может разрешить раннюю отметку экипажей на некоторых пунктах КВ – только в конце секции, или всего ралли либо с учетом, либо без учета льготы ВКВ на данном секторе. Такие пункты КВ и допустимая величина опережения должны быть указаны в маршрутном листе.

11.12.5. Если дорожный сектор начинается со старта тестового участка, и ЗОНА КОНТРОЛЯ ПУНКТА КВ СОВМЕЩЕНА СО СТАРТОМ, то судья контрольного пункта назначает экипажу время старта с учетом 3-х минут для подготовки экипажа. Если два или более экипажей получили отметку на этом пункте КВ в течение одной минуты, их порядок старта должен соответствовать порядку их прибытия на КВ.

Сразу после отметки на пункте КВ экипаж должен подъехать к месту старта, где судья внесет в контрольную карту фактическое время старта.

На таком секторе измерение дистанции начинается от пункта Старт, а отсчет нормы времени – с момента фактического старта.

11.13. ВНЕЗАПНЫЙ КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ (ВКВ).

Пункты ВКВ контролируют опережение расписания. Задачей экипажа является получение отметки без превышения величины допустимого опережения расписания движения (льготы).

11.13.1. Расчетное время отметки на пункте ВКВ определяется как сумма:

- Нормы времени движения от предыдущего пункта КВ (результат деления расстояния от предыдущего пункта КВ на расчетную среднюю скорость движения на данном секторе);
- Суммы времён нейтрализаций на отрезке маршрута от предыдущего КВ.

Норма времени движения до ВКВ выражается в часах и целых минутах (секунды отбрасываются).

11.13.2. Льгота на опережение расписания движения предоставляется в размере 10% от расчетного времени движения от начала Дорожного сектора (время без учёта нейтрализаций на данном отрезке) с округлением в большую сторону, как указано в нижеприведенной таблице.

Пенализируется прибытие на пункт ВКВ с опережением расчетного времени более чем на размер льготы. Прибытие на пункт ВКВ с опозданием не пенализируется.

Время движения (час.:мин.)	Льгота
от 0:00 до 0:10 (включительно)	1 минута
от 0:11 до 0:20 (включительно)	2 минуты
от 0:21 до 0:30 (включительно)	3 минуты
от 0:31 до 0:40 (включительно)	4 минуты
от 0:41 до 0:50 (включительно)	5 минут
от 0:51 до 01:00 (включительно)	6 минут
и т. д.	

*Пример 1: На дорожном секторе длиной 30 км назначена норма времени один час. Расчетная средняя скорость движения будет равна 30 км/ч. В точке, находящейся на расстоянии 25 км от начала дорожного сектора, расчетное время прибытия на ВКВ определяется, как время движения с расчетной скоростью (50 минут). Исходя из таблицы, льгота на*

опережение (без учета времени нейтрализации) составляет 5 минут. Таким образом, время ранней отметки на ВКВ без пенализации составит 50 мин. – 5 мин. = 45 мин.

Пример 2: На дорожном секторе длиной 30 км назначена норма времени один час. В точке, находящейся на расстоянии 15 км от начала дорожного сектора, задано время нейтрализации 30 минут. Расчетная средняя скорость движения на секторе равна 60 км/ч. ВКВ расположен в точке, находящейся на расстоянии 25 км от начала дорожного сектора, расчетное время прибытия на ВКВ определяется, как сумма времени движения с расчетной скоростью (25 минут), и времени нейтрализации (30 минут). Исходя из таблицы, льгота на опережение (без учета времени нейтрализации) составляет 3 минуты. Таким образом, время ранней отметки на ВКВ без пенализации составит 25 мин - 3 мин + 30 мин = 52 минуты.

В зоне контрольного пункта ВКВ (п. 11.11.3.-11.11.4.) экипажу запрещается останавливаться и изменять направление движения, если это не предписано маршрутными документами или требованиями ПДД. В случае остановки или изменения направления движения в зоне контроля ВКВ, не вызванных требованиями маршрутных документов или ПДД, временем отметки экипажа на пункте ВКВ считается момент остановки автомобиля или изменения направления его движения.

Разрешена остановка только непосредственно на контрольном пункте ВКВ для получения отметки в контрольную карту экипажа.

#### 11.14. КОНТРОЛЬ ПРОХОЖДЕНИЯ (КП, ВКП).

На пунктах контроля прохождения (КП) и внезапного контроля прохождения (ВКП) в момент подачи экипажем контрольной карты в нее заносится отметка о прохождении, и, при необходимости, - время прохождения. В отличие от пунктов КП, место расположения пунктов ВКП не указывается в дорожной книге.

#### 11.15. КОНТРОЛЬ СОБЛЮДЕНИЯ ПДД

**11.15.1.** Пункты контроля ПДД являются скрытыми контрольными пунктами. Они не имеют зоны контроля и не обозначены знаками.

Пенализируется зафиксированные судьями нарушения ПДД и отсутствие в судейском протоколе отметки о прохождении экипажем данного пункта.

**11.15.2.** Сообщение о факте нарушения ПДД может поступить к Руководителю гонки как от уполномоченных лиц (судей), так и от сотрудника ГИБДД и должно содержать обоснованную информацию о виде нарушения, месте и времени нарушения, а также информацию, достаточную для идентификации экипажа.

11.16. ТЕСТОВЫЙ УЧАСТОК – это часть дорожного сектора, на котором соревнование проводится по специальным правилам. Объявляемые параметры тестового участка (например, дистанция, маршрут, порядок старта и финиша, скоростные характеристики и т.д.) задаются регламентом ралли и маршрутными документами.

11.16.1. Тестовые участки могут находиться как на дорогах общего пользования, так и на территориях, специально закрытых от постороннего движения, где проводится, как правило, хронометрируемое соревнование. Хронометраж тестовых участков осуществляется с точностью, указанной в регламенте ралли, при помощи приборов хронометража.

11.16.2. МЕЖСТАРТОВЫЕ ИНТЕРВАЛЫ на стартах тестовых участков должны, как правило, соответствовать интервалам, установленным на старте соревнования.

11.16.3. Виды тестовых участков:

11.16.3.1. Тестовые участки на регулярность движения:

- РД — участок на регулярность движения классический

Задача экипажа - соблюсти заданную среднюю скорость. В ДК может быть указана либо одна скорость, с которой экипаж должен двигаться от старта до финиша, либо несколько разных скоростей, которые экипаж должен соблюсти, двигаясь между определенными ориентирами. Скорость задается явно, либо в виде формулы. Место финиша неизвестно, а места смены скоростей либо прямо указываются в ДК, либо определяются экипажами самостоятельно в соответствии с ПДД.

- РУ — режимный участок

В дорожной книге задается дистанция и временной норматив (выраженный в часах, минутах и секундах) прохождения тестового участка и обозначены места старта и финиша режимного участка.

Задача экипажа – пройти участок не медленнее, чем задано нормативом и не быстрее, чем разрешено по ПДД. Расчётное минимальное время прохождения в соответствии с

требованиями ПДД вычисляется экипажем самостоятельно в процессе прохождения участка. Пенализируется опоздание от норматива и опережение расчётного времени.

- РГ — режимная гонка

В дорожной книге задается дистанция и временной норматив (выраженный в часах, минутах и секундах) прохождения тестового участка и обозначены места старта и финиша.

Задача экипажа – пройти участок точно за временной норматив. Пенализируется отклонение от заданного норматива (опоздание или опережение).

• РДС, РГС, РУС — участки соответствующих видов сочлененные, а также их комбинации (РДГС и т.д.), где время финиша на предыдущем участке, зафиксированное на контрольном пункте «финиш-старт» (бесконтактном и проезжаемом без остановки), является временем старта следующего участка.

11.16.3.2. Тестовые участки на точность пилотирования/аккуратность вождения – Специальные упражнения (СУ).

СПЕЦИАЛЬНОЕ УПРАЖНЕНИЕ – часть дорожного сектора, на котором проводится соревнование на водительское мастерство, например:

- Слалом, в том числе - Параллельный Слалом;
- Стоп-линия;
- Колея;
- иные СУ, правила проведения которых описаны в регламенте.

11.16.3.3. Иные тестовые участки, правила проведения которых описаны в регламенте.

11.16.4. Регламентом ралли может быть установлено требование прохождения специальных упражнений с участием только одного из пилотов. Другой пилот, находящийся в безопасном месте вне автомобиля и вне зоны упражнения, может корректировать действия с помощью радио или телефонной связи. В таком случае пассажиры и прочие лица должны находиться вне автомобиля в безопасном месте.

11.16.5. Пилоту, выполняющему упражнение, запрещается покидать автомобиль на СУ от знака «Старт» до знака «СТОП», если только это не вызвано необходимостью перемещения остановившегося автомобиля в безопасное место.

11.16.6. ПОРЯДОК СТАРТА И ФИНИША НА ТЕСТОВЫХ УЧАСТКАХ определяется регламентом.

НА ТЕСТОВЫХ УЧАСТКАХ НА РЕГУЛЯРНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ может применяться старт «с хода» и «с места»; финиш осуществляется «с хода», с последующей отметкой на контрольном пункте «СТОП», или без таковой.

НА ТЕСТОВЫХ УЧАСТКАХ НА ТОЧНОСТЬ ПИЛОТИРОВАНИЯ (СПЕЦИАЛЬНЫХ УПРАЖНЕНИЯХ) может применяться старт «с хода» или «с места», финиш осуществляется «с хода», «стоп-линией» или «базой».

11.17. ПРОЦЕДУРА СТАРТА начинается с условной линии старта, единой для всех экипажей (воображаемой линии, перпендикулярной направлению движению автомобиля). Старт может даваться как «с места», так и «с хода».

11.17.1. ПРИ СТАРТЕ «С МЕСТА» после остановки автомобиля с работающим двигателем на старте в контрольную карту экипажа заносится предписанное ему время старта (часы и минуты). Процедура старта может проводиться с помощью стартовых хронометражных систем, либо вручную.

В последнем случае:

Судья объявляет экипажу 30 и/или 15 секунд до старта. После чего начинает голосовой отсчет, сопровождаемый следующими действиями:

- за 10 секунд до старта экипажу показываются сжатые в кулак пальцы;
- отсчет последних пяти секунд производится с показом пальцев руки (в количестве, соответствующем количеству оставшихся до старта секунд);
- стартовая команда подается резким поднятием руки вверх.

Хронометраж начинается с момента подачи стартовой команды.

11.17.2. На специальных упражнениях старт может даваться не в целую минуту, а по готовности экипажа, а процедура старта может начинаться с «10 секунд до старта».

11.17.3. После подачи стартовой команды экипаж должен немедленно стартовать. Любой автомобиль, не способный стартовать в течение 20 секунд после подачи стартовой команды, должен быть немедленно перемещен в безопасное место.

11.17.4. ПРИ СТАРТЕ «С ХОДА», в легенде в соответствующей позиции изображен знак «Старт» и надпись «С хода». Автомобиль проезжает контрольный пункт «Старт» без остановки. Отметка времени старта не проставляется в контрольную карту экипажа, а хронометраж и расчет графика движения на тестовом участке начинается с момента пересечения передней точкой автомобиля линии старта.

11.18. ФАЛЬСТАРТ – начало движения автомобиля вперед, совершенное до подачи стартовой команды – фиксируется судьей факта и пенализируется за каждое зафиксированное нарушение.

#### 11.19. ПРОЦЕДУРА ФИНИША НА СПЕЦИАЛЬНОМ УПРАЖНЕНИИ.

11.19.1. Хронометраж финиша ведётся:

- при финише «с хода» или «базой» – по первому пересечению любой частью автомобиля линии финиша (воображаемой линии, начинающейся от знака «Финиш» на красном фоне, или соединяющей искусственные ограничители, обозначающие финишный створ, либо линии, нанесенной на дорожное полотно, перпендикулярной направлению движению автомобиля по трассе);
- при финише «стоп-линией» - по первой остановке после старта.

11.19.2. Финиш «с хода» предусматривает пересечение линии финиша без остановки, после чего экипаж согласно предписанному маршрутными документами режиму движения должен либо продолжить движение в заданном режиме, либо остановиться на контрольном пункте, обозначенном знаком «STOP» на красном фоне, для записи в контрольную карту отметки времени финиша на тестовом участке. Запрещается остановка между первым из установленных на трассе знаков финиша (жёлтым предупредительным знаком финиша или красным знаком финиша, если по специфике контрольного пункта жёлтый щит на нём не применяется) и знаком «STOP». Если знак «STOP» отсутствует, то остановка запрещена на расстоянии менее 25 м от линии финиша.

11.19.3. Финиш «стоп-линией» предусматривает остановку автомобиля на финише таким образом, чтобы любая, наиболее выступающая часть автомобиля находилась над линией финиша (в пределах её ширины). Недоезд или переезд линии финиша пенализируется.

11.19.4. Финиш «базой» предусматривает остановку автомобиля на финише таким образом, чтобы линия финиша оказалась между осями передних и задних колес автомобиля.

11.19.5. При выполнении финиша «стоп-линией» или «базой» запрещается трогаться с места до разрешающей команды судьи, фиксирующего выполнение упражнения (в противном случае финиш считается невыполненным).

#### 11.20. ОБЪЕДИНЁННЫЕ ПУНКТЫ ФИНИШ-СТАРТ ТЕСТОВЫХ УЧАСТКОВ

Тестовые участки могут быть сочленёнными, представляющими собой последовательность расположенных непосредственно один за другим участков с бесконтактным финишем/стартом между ними. При этом финиш «с хода» предыдущего участка одновременно является стартом «с хода» следующего участка. Бесконтактный контрольный пункт финиш/старт проезжается без остановки, отметка времени финиша и старта не заносится в Контрольную карту, стартовая команда не подается, расчет графика движения на следующий участок ТУ начинается от фактического времени пересечения линии хронометража.

11.21. Остановка или изменение направления движения (за исключением случаев, когда это соответствует предписанному маршруту движения, указанному в легенде, или вызваны выполнением требований ПДД) в пределах видимости знака «Финиш» или знаков «Финиш/Старт» запрещены. Отличие остановки от медленного движения находится в компетенции судей. Остановка или изменение направления движения пенализируется в соответствии с регламентом ралли, а время пересечения финишной линии считается временем финиша на ТУ.

#### 11.22. РЕМОНТ, ПОСТОРОННЯЯ ПОМОЩЬ

Разрешается оказание посторонней помощи экипажам, включая применение запасных частей и инструмента, не находившихся на борту соревнующегося автомобиля, буксирование и транспортировку участвующих автомобилей, в том числе и другими участниками соревнования, разрешенную ПДД. При этом к экипажу перемещаемого автомобиля может быть применена пенализация, предусмотренная регламентом соревнования или решением Коллегии спортивных комиссаров.

11.23. Запрещается буксировка, транспортировка, любой вид обслуживания и ремонта в зоне контрольных пунктов и специальных упражнений.

## **Статья 12. Фиксация нарушения правил**

Нарушения в ходе соревнования фиксируются:

- Судьями факта, фиксирующими определённый факт нарушения, указанный в настоящих Правилах или иной регламентирующей документации, информация о котором передаётся устно или в виде рапорта Руководителю гонки, или вносится в протокол контрольного пункта;
- Путём анализа видео и фотоматериалов, полученных в ходе проведения соревнования;
- Путём анализа систем объективного контроля.

## **Статья 13. Определение победителя соревнований и распределение мест**

13.1. Результат экипажа (а также первого и второго пилота) в ретро-ралли определяется путём сложения следующих величин, выраженных в единицах времени (или штрафных очках):

- 1) пенализации, полученной экипажем на дорожных секторах;
- 2) результатов и/или пенализаций, показанных экипажем на тестовых участках;
- 3) прочей пенализации, полученной экипажем в течение ралли.

13.2. Для компенсации разницы в технических характеристиках классических автомобилей, участвующих в ретро-ралли, регламентом соревнования могут применяться коэффициенты и/или дополнительные (бонусные) очки. В таком случае окончательный результат экипажа в соревновании определяется с учетом коэффициентов и дополнительных (бонусных) очков.

13.3. Победителем объявляется экипаж, имеющий наименьшую сумму времени / штрафных очков, определённую вышеуказанным способом. Экипаж, имеющий вторую наименьшую сумму, объявляется занявшим второе место, и так далее. В случае равенства результатов у одного или более экипажей, регламентом соревнования определяется порядок распределения мест.

13.4. В случае многоэтапного соревнования регламентом соответствующего спортивного соревнования определяются правила начисления очков и формула определения победителей.

Очки в многоэтапных соревнованиях начисляются в установленных регламентом видах зачёта. Результаты в многоэтапных соревнованиях в личном зачёте ведутся отдельно среди первых и вторых пилотов.

## **Статья 14. Протесты и апелляции**

Протесты и апелляции подаются в соответствии с требованиями статей 3.9 «Протесты» и 3.11 «Апелляции» Главы 3 Спортивного кодекса РФ.

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 Знаки обозначения контрольных пунктов ретро-ралли**

Знаки контроля устанавливаются на правой стороне по направлению движения участников, если иное не указано в регламенте или легенде.

**Начало зоны пункта Контроля времени (КВ)**

Циферблат на желтом фоне, обозначает начало зоны пункта Контроля времени (КВ) и устанавливается за 5-25 метров до пункта КВ. Экипаж имеет право выполнить остановку или стоянку перед знаком, сохраняя его видимость для других экипажей.

**А) Пункт Контроля времени (КВ)**

Циферблат на красном фоне, обозначает место расположения пункта КВ. От начала зоны до места контроля экипажу нельзя останавливаться или преднамеренно двигаться с низкой скоростью. Экипаж должен остановиться у знака на красном фоне, получить отметку в контрольной карте и без промедления покинуть зону контроля.

**Б) Пункт Внезапного контроля времени (ВКВ)**

Применяется без жёлтого знака «Начало зоны пункта Контроля времени». Может располагаться в любой точке маршрута. В зоне видимости ВКВ запрещается останавливаться и изменять направление движения, если это не предписано маршрутными документами или требованиями ПДД. Действия экипажа при получении отметки аналогичны пункту Контроля времени.

**Начало зоны пункта Контроля прохождения (КП)**

Предупреждающий знак — изображение печати на желтом фоне, обозначает начало зоны пункта контроля прохождения (КП) и устанавливается за 5-25 метров до пункта КП. Экипаж имеет право выполнить остановку или стоянку перед знаком, сохраняя его видимость для других экипажей.

**А) Пункт Контроля прохождения (КП)**

Изображение печати на красном фоне обозначает место расположения пункта КП. Экипаж должен остановиться у знака на красном фоне, получить отметку в контрольной карте и без промедления покинуть зону контроля.

**Б) Пункт Внезапного Контроля прохождения (ВКП)**

Применяется без жёлтого знака «Начало зоны Контроля прохождения». Может располагаться в любой точке маршрута, чтобы обеспечить

необходимый элемент внезапного контроля. Действия экипажа при получении отметки аналогичны Пункту Контроля прохождения.

**Начало зоны контроля пункта Старт тестового участка**

Предупреждающий знак – белый флаг на желтом фоне, обозначает начало зоны пункта контроля Старт тестового участка и устанавливается за 5-25 метров до пункта Старт. Экипаж имеет право выполнить остановку или стоянку перед знаком, сохраняя его видимость для других экипажей.



Старт тестового участка

Белый флаг на красном фоне обозначает место расположения пункта Старт.

При старте «с места» экипаж должен остановиться у знака на красном фоне, получить отметку в контрольной карте и, после прохождения процедуры старта, без промедления покинуть зону контроля.

При старте «с хода» экипаж должен пройти знак без остановки



Финиш-Старт тестового участка. Пункт фиксирует время финиша предыдущего участка и, одновременно, старта последующего. Необходимо проехать с безопасной скоростью. Остановка строго запрещена.



Начало зоны контроля пункта Финиш тестового участка

Предупреждающий знак – клетчатый флаг на желтом фоне, обозначает начало зоны пункта контроля Финиш тестового участка и устанавливается за 5-25 метров до пункта Финиш. Экипаж имеет право выполнить остановку или стоянку перед знаком, сохраняя его видимость для других экипажей.



Финиш тестового участка

Клетчатый флаг на красном фоне обозначает место расположения пункта Финиш.

Пункт фиксирует время финиша на тестовом участке. Необходимо проехать с безопасной скоростью.

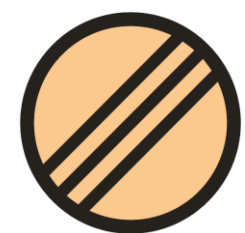
Остановка строго запрещена, кроме случаев, когда знак совмещен со знаком Stop.



Stop

Надпись STOP на красном фоне

Экипаж должен остановиться у знака и получить отметку в контрольной карте либо следовать указаниям судей.



Конец зоны контроля

Диагональные черные полосы на бежевом или белом фоне, обозначает окончание зоны контроля. При необходимости остановиться по любой причине после прохождения контрольного пункта это можно делать только после данного знака.

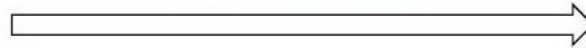
Устанавливается через 5-25 м после судейского поста.

Знак может не устанавливаться. В этом случае подразумевается, что зона контроля заканчивается после контрольного пункта в 25 м по ходу

движения экипажа по маршруту.



НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ



Тип контрольного пункта	Начало зоны контрольного пункта	Контрольный пункт	Конец зоны контрольного пункта (при отсутствии знака — в 25 м от контрольного пункта)
Контроль времени (КВ)		5 — 25 м	5 — 25 м
Внезапный контроль времени (ВКВ)	знак не применяется	5 — 25 м	
Контроль прохождения (КП)		5 — 25 м	5 — 25 м
Внезапный контроль прохождения (ВКП)	знак не применяется	5 — 25 м	
Старт тестового участка (ТУ)		5 — 25 м	5 — 25 м
Старт тестового участка (ТУ), совмещённый с КВ	5 — 25 м	25 — 200 м	5 — 25 м
Финиш/Старт ТУ	знак не применяется		знак не применяется
Финиш «с хода» и Стоп (отметка) ТУ (если место финиша заранее не объявляется)	знак не применяется	30 — 400 м	5 — 25 м
Финиш «с хода» и Стоп (отметка) ТУ (если место финиша объявлено)	25 — 100 м	30 — 400 м	5 — 25 м
Финиш «с хода» без последующей отметки		5 — 25 м	
Финиш ТУ с остановкой на линии финиша		5 — 25 м	