

ПРИНЦИПЫ ПРОХОЖДЕНИЯ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ В РАЛЛИ-РЕЙДАХ.

В любительских ралли (ралли третьей категории, р3к), в ралли, ралли-рейдах используются одни и те же судейские щиты (см. раздел Обучение/Судейские щиты и зоны). Но есть незначительные отличия в их расстановке в разных дисциплинах, есть небольшие дополнения и отличия в принципах судейства.

В данной статье я опишу работу судей и прохождение судейских пунктов участниками соревнований по ралли-рейдам. Кому интересно выступать и в других дисциплинах, в судействе не найдут ничего сверх отличающегося от того, о чем я напишу ниже. Немного внимания, пара вопросов, внимательное прочтение регламента и все станет на свои места. Например, соревнования по ралли-рейдам формата «Баха», проводятся почти на 90% по правилам, применяемым в ралли.

С чего начинается гонка? У каждого гонщика, экипажа и команды, старт гонки – это не старт на СУ1. Начинается же гонка у всех в разное время с подготовки, тренировок, правильного планирования подготовительного процесса, который может занять от нескольких месяцев, до нескольких лет, в зависимости от того, где готовится стартовать экипаж/команда.

На эту тему можно написать не одну статью и даже книгу...

Итак, заранее просчитав все нюансы сборов и логистику доезда, команды и экипажи прибыли на место проведения регистрации и проверок.

Время отметки и начала проверок документов (АП, Административные проверки) и техники (ТИ, Техническая инспекция) может быть назначено строго в определенную минуту каждому участнику (экипажу), группе участников (экипажей), в определенное расписанием полчаса, час, либо от времени начала проверок до их окончания, без временных рамок. Это важно знать заранее, чтобы не опоздать и не нахватать штрафов еще до старта гонки.

Самые строгие штрафы на европейских этапах Кубка мира по ралли-рейдам типа Баха. За опоздание на минуту – минута к результату + 150EUR штраф. А опоздание более, чем на полчаса/час – 500EUR и вплоть до недопуска к старту! На ралли-марафонах проверки проходит очень большое количество участников и обычно необходимо явиться в определенный день к определенному часу. А вот сами проверки могут занять несколько часов или весь день!

В связи с вышеизложенным, если вам назначена конкретная минута явки на АП, то самый первый «КВ» (контроль времени) вы увидите уже на входе на АП – желтый щит с часами, красный щит с часами, отбойник.

Схема и последовательность судейских щитов на пункте КВ (Контроль Времени):



Войти и назвать свой стартовый номер вы можете около красного щита. Вам выдают контрольную карту прохождения АП и ТИ, в которой отмечается фактическое время явки и выхода после АП. От времени выхода с АП и до входа на ТИ может быть также назначено конкретное время – 30, 45, 60 минут.

Явиться на ТИ необходимо в строго рассчитанную минуту, либо можно раньше, если об этом написано в Контрольной Карте (КК), либо в Регламенте соревнования. Важно помнить, что явка на ТИ считается по моменту подачи Контрольной карты судье, а не по факту продвижения очереди техники на ТИ! Машина или мотоцикл может стоять за 20 или 30 метров в очереди, а по факту

подачи карты судья поймет, что вы не опоздали на ТИ и уже стоите в ожидании осмотра. Скорость продвижения техники на ТИ зависит многих факторов и осмотр может занять от 15 минут до нескольких часов.

В случае, если вам назначено время явки в течение заданных 15ти, 30ти минут, либо часа, судейских щиты либо применяются, либо нет.

После ТИ вся техника либо ставится в «ЗП» (Закрытый Парк), либо в зону сервиса для дальнейшей подготовки к старту.

В случае, если ваш мотоцикл (машина) поставлены сразу после ТИ в «ЗП», то стартовой дня будет считаться время выхода из «ЗП».

За редким исключением возможен выход техники из «ЗП» в строго отведенное время для переезда в «Зону Торжественного старта». После прохождения процедуры Торжественного старта, техника снова возвращается в «ЗП».

Все возможные перемещения до старта на СУ описываются в программе гонки, о них говорят организаторы на брифинге, в редких случаях информация вносится в маршрутный лист (см. Маршрутный лист в разделе Обучение).

На многих этапах по ралли-рейдам предусмотрен ССУ (Супер Специальный Участок, он же Пролог). ССУ – это небольшой по длине СУ, предназначением которого является продемонстрировать возможности техники и Участников зрителям, а также выяснить, кто с какой позиции будет стартовать на СУ1 (Специальный Участок). Длина ССУ может колебаться от 1,50 до 10,00 км.

В случае, если ССУ был проведен в первый гоночный день, после чего старт на СУ не возможен (ССУ проводился после 16:00), то Регруппинг проводится до позднего вечера и на следующий день Участники выходят из «ЗП» согласно новой стартовки.

На некоторых соревнованиях ССУ может продолжаться с утра и до позднего вечера, в зависимости от количества допущенной к старту техники.

И совсем редко используется система, когда ССУ проводится в первой половине дня, после чего проводится Регруппинг, а уже потом объявляется новый порядок старта на СУ1. В таком случае между «Прологом» и выходом на liaison к СУ возможна временная пауза от 1 до 3х часов, что не всегда воспринимается Участниками положительно.

С недавних пор в Кубке мира FIA и FIM, в некоторых традиционных гонках, Чемпионате России было введено правило, согласно которому первые 10 Участников, показавших лучшее время на ССУ, приглашаются на жеребьевку и имеют право выбрать стартовую позицию на первый СУ. Это довольно интересное мероприятие, призванное добавить интереса и интригу фанатам и болельщикам.

Каждый этап многоэтапного соревнования, либо отдельный этап сезона, Организаторы стремятся сделать запоминающимся, красочным, интересным и могут использовать для этого все возможные и разрешенные способы.

Концерты. Шоу. Красивое оформление Арки Торжественного старта. Салюты. Все, на что хватает фантазии и бюджета Спонсоров и Партнеров соревнования.

На ралли-марафонах после выхода из «ЗП» предусматривается liaison к старту СУ. Выход в строго определенное стартовой время.

Время входа Участника/Экипаж к технике в «ЗП» – за 15 минут до назначенного времени.

В ралли-рейдах формата марафон и Баха вход и выход по своему принципу одинаков. Разница в том, что в Бахах после «ЗП» может быть предусмотрен 10-20 минутный сервис. Еще реже сервис для замены шин может быть предусмотрен непосредственно перед стартом СУ, либо на удобной площадке после съезда с асфальта. Эта схема применяется на единственном в мире Кубке мира FIA

«Северный Лес», проходящем ежегодно в середине февраля в Ленинградской области и Карелии. Такой короткий сервис нужен для того, чтобы не портить асфальтовое покрытие «боевым шипом» и «боевой шип» асфальтом и менять гражданские зимние шины на спортивные.

Время выхода из «ЗП» чаще всего является временем входа в сервис и применяются судейские щиты пункта КВ, как на входе, так и на выходе из сервиса.

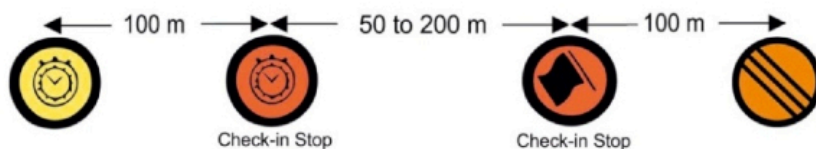


Во время короткого сервиса рекомендую использовать в часах таймер обратного отсчета времени (см. статью «Штурманские часы»). При получении Контрольной карты (начало предписанной минуты выхода из «ЗП») запускается таймер и в каждую минуту работы с техникой точно известно через сколько минут необходимо появиться около судейского пункта «КВ Сервис Выход».

От момента выхода на liaison после сервиса до момента старта на СУ организаторами определяется временной лимит. Он выражается в минутах, либо часах и минутах и рассчитывается так, чтобы на Бахе, после прибытия к предстартовому «КВ», у вас было не более 15 минут на подготовку к старту, а на марафонах не менее 30 минут. Это очень важный момент, так как психологическая подготовка к старту не редко имеет решающее значение и либо вы будете «идти» по трассе с полной отдачей, либо начнете засыпать через пару десятков километров. А это уже не безопасно...

Лиазон от сервиса до предстартового «КВ» позади.

Судейский пункт «КВ, совмещенный со Стартом» (КВ+Старт):



Если вам известна стартовая ведомость, а ее желательно иметь в смартфоне, либо в бумажном виде, то не забудьте о нескольких простых правилах:

1. Не загораживайте своей техникой желтый щит «КВ»! Следующий за вами экипаж / Участник может его не увидеть и влететь в зону КВ, за что получит опережение (2 минуты за 1 минуту опережения). Спасибо за это вам не скажут точно!
2. Соблюдайте порядок (очередь) старта. Если Участник заехал на заправку, в лесочек «по грибы», чинился на liazone, не занимайте его место. Оставьте расстояние перед собой. Ничего сложного, а вот Участник, стартующий перед вами, поймет, что вы не «зеленый чайник» и кое-что смыслите в ралли.
3. Расстояние между КВ и Стартом является зоной нейтрализации. Это делается для того, чтобы на старт Участники выходили строго по одному, не мешая друг другу. Все проблемы расстановки решаются до желтого щита КВ, либо между КВ и Стартом. Также в этой зоне вам разрешается без штрафов заменить колесо, долить воду в омыватель. Работы производятся под наблюдением судьи данного поста и на все дается 10 минут. Если работы превысят 10 минут, то вы получите минуту штрафа за каждую минуту превышения и до окончания работы «Старта». После закрытия пункта «Старт», если вы не успели закончить работы, вас не допускают на

СУ и либо снимают с гонки, либо вы получаете предписанный штраф за пропуск «Старта».

В Бахах, как и в ралли, если вы от сервиса до сервиса получили опоздание на любой из судейских пунктов (кроме финиша) более, чем на 15 минут, либо 30 минут за весь день, то вас снимают с (исключают из) гонки.

Если вы прибыли заранее, вы можете отъехать в сторону, подготовиться к старту (проверить давление в шинах, попить, поесть, поспать, проверить уровень масла и т.д.) и встать в очередь на «КВ» минимум за пять минут до расчетного времени явки на «КВ» полностью готовыми к старту (вся экипировка одета, экипаж готов к старту).

Время явки на «КВ» считается путем сложения временного норматива, отведенного на преодоление liaison от сервиса до «КВ Старт» (от предыдущего «КВ» до «КВ» к которому передвигаетесь).

Пример. Вы выехали из зоны сервиса, согласно стартовки, в 09:00. Выехали – это означает, что вы подали Контрольную Карту судье «КВ» в промежуток с 09:00:01 до 09:00:59, после чего выехали на liaison. Норматив 45 минут. Следовательно, вы должны подать Контрольную Карту судье «КВ+Старт» около красного щита с изображенными часами в промежуток между 09:45:01 до 09:45:59.

Если вы въехали в зону желтого щита КВ раньше, то судья вам запишет время въезда в зону, даже не смотря на все ваши ухищрения и желание подать карту в «свою минуту».

От профессионализма судьи также зависит, получите ли вы штраф за опоздание, если въехали в зону желтого щита в 09:45:58, а подали карту в 09:46:05. С одной стороны судья «КВ» обязан написать 09:46, но если он в здравом уме и понимает, зачем стоит на своем посту, а также видел, что вы курили и не прохлаждались перед судейским постом, а реально опаздываете, то имеет право пойти вам на встречу и написать время (заканчивающуюся минуту) именно «входа» в зону желтых щитов.

В случае, если кто-то из Участников «проспал» свою минуту и пытается влезть раньше, судья выстраивает очередь строго в той последовательности, в которой ему подавали Контрольные Карты Участники. За опережение или опоздание в зону «КВ» отвечает только Участник. Задача судьи – следить за порядком в судейской зоне и отмечать час и текущую минуту, в которую была подана карта.

После отметки в КК текущей минуты, судья назначает время старта. В ралли-рейдах это +5 минут от времени явки на КВ. Т.е., в нашем случае стартовая минута будет 09:50:00. Именно в 09:50:00 Участник обязан стартовать на СУ. Не раньше, не позже.

Исключение может быть лишь в случае задержки старта (по разным причинам). При этом очередность старта не нарушается! Очередь из техники может выходить за пределы судейского поста на много сотен метров. В таком случае пилот мотоцикла (квадроцикла), либо штурман Экипажа обязан подойти к судье на «КВ» с КК и подать ее строго в свою расчетную минуту. Судья отмечает время подачи КК, назначает время старта (+5 минут) и возвращает КК. Судья может объяснить причину задержки старта и сказать (если знает) на сколько старт отложен. Участник возвращается к своей технике и ожидает свою очередь стартовать.

Непосредственно перед стартом, когда объявлено о продолжении, возобновлении, либо переносе времени старта на какое-либо конкретное время, судья старта отмечает в КК фактическое время старта. Это может быть через 10, 15, 30 минут, 1 час и даже более.

После того, как судья старта получил команду выпускать на СУ Участников, для подготовки к старту он обязан дать минимум 5 минут первому Участнику. Все

последующие Участники стартуют через 2 минуты, либо через 1 минуту, в зависимости от ситуации и указаний организаторов (первая десятка Участников, пыль на трассе, погодные условия и т.д.).

Время прохождения СУ считается от ФАКТИЧЕСКОГО времени старта и паниковать лишний раз в судейской зоне не имеет смысла. Учите правила и, если вы их знаете, не забывайте следить за их исполнением судьями. Ситуаций бывает масса и от вашей внимательности, либо внимательности вашего штурмана в судейских зонах, иногда зависит даже исход всей гонки!

Старт на СУ может быть дан «с руки» («распальцовка»), при помощи часов, с помощью специального светофора. При этом судья старта четко и внятно объявляет об оставшихся минутах. За минуту до старта возвращает КК со словами: «Ваша минута». Объявляет 30 секунд, 15 секунд...

Если используется специальный светофор, то за 10 секунд судья показывает Экипажу (Участнику) смотреть строго на светофор.

Если ли же старт дается «с руки», то за 10 секунд поднимается правая рука, сжатая в кулак. За 5 секунд до старта (в нашем случае это будет 09:49:55) раскрывается пятерня, 4 секунды – убирается мизинец, 3 – безымянный палец, 2 – третий, 1 – остается большой палец вверх и ровно в 09:50:00 складывается большой палец и рука резко поднимается вверх, давая старт Участнику. Рука судьи старта при выполнении «распальцовки» ни в коем случае не должна дергаться, ибо это может привести к фальш-старту. Стоять судья перед Участником должен так, чтобы быть хорошо видимым Экипажем либо пилотом мотоцикла (квароцикла). Вариантов «распальцовки» существует не мало, поэтому рекомендую заранее посмотреть, каким образом судья старта выпускает Участников на СУ.

Участник имеет право открывать полный газ на старте сразу, не дожидаясь окончания судейского пункта «Старт», ибо щит «Отбойник»

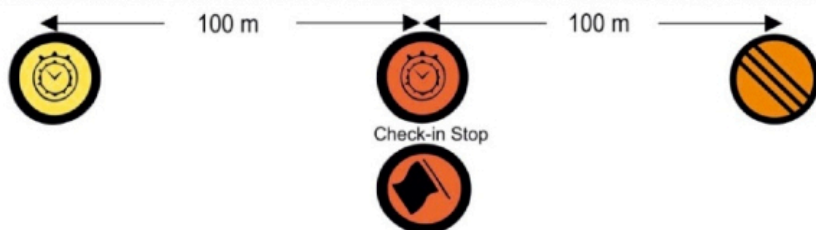


может стоять на удаленном расстоянии от линии старта.

Участник, вставший на старт слишком близко позади стартующего, может быть засыпан песком, гравием, камнями. При этом, в случае повреждения своей техники, не имеет права апеллировать к стартующему, так как обязан самостоятельно выбирать расстояние до стартующего, в зависимости от ситуации и покрытия.

В свою очередь уровень профессионализма организатора и его понимания гоночного процесса легко проверить по расстановке судейских щитов и расстоянию между ними.

В редких случаях судейский пункт «КВ+Старт» может быть объединен и выглядит так:



То есть, расчетное, либо назначенное время КВ является и временем старта. При этом судьи обязаны ДО ЖЕЛТОГО щита сформировать стартовую очередь. Такая схема «КВ+Старт» возможна, например, в тех случаях, когда бивуак располагается максимум в 1-3км от бивуака и не требуется выход на асфальт. На «AFRICA ECO RACE» такая схема применяется довольно часто, так как есть СУ с отсутствующим liaisonом к месту старта.

Итак, вы на СУ.

Для контроля прохождения СУ может применяться специальное спутниковое оборудование, судейские посты КС (Контрольный Створ), КП (Контроль Прохождения, СР), зоны ОС (Ограничения Скорости, DZ-FZ), скрытые GPS точки. (Описание Контрольных Створов и принципов их прохождения см. Регламент MRC 2017).

КП. Судейские щиты на КП расставляются так же, как и на КВ, только вместо часов на щитах изображается символ печати.

Щиты на пункте КП:



КП необходимо для выполнения следующих задач:

- контроль прохождения «канала» Участников;
- дозаправка мото техники на марафонах (нейтрализация 10-15 минут);
- полная остановка Участника перед пересечением шоссе, ж/д переезда.

После въезда в зону желтого щита с изображением печати, Участник обязан полностью остановиться, подать судье «КП» Контрольную Карту, на которую ставится печать, убрать КК и продолжить движение.

Пару лет назад на этапах Кубка мира введено правило, согласно которому за 200-300 метров до «КП» начинается зона «Ограничения Скорости» (DZ; не более 30км/ч). Это делается для того, чтобы обезопасить судейский пост от возможных вылетов Участников с дороги при резком торможении, а также для нейтрализации пылевой завесы, мешающей работать и создающей дополнительную опасность жизни и здоровью судей поста.

Даже на таком, казалось бы, простом судейском посту, есть ряд правил, которые желательно знать и уметь выполнять:

1. Штурман обязан отработать подачу карты до мелочей во время тренировок. В противном случае может быть потеряно время на отметке, потеряна КК, либо произойдет сбой передачи информации пилоту на дальнейшее движение и вы уедете не туда, куда надо.
2. Если вас догнал более быстрый Участник, до «КП» не очень далеко, а пропустить его негде, включите аварийку. Это скажет о том, что вы поняли, видите, но пока пропустить негде. В таком случае пропустить преследующего вас Участника необходимо ДО желтого щита. Он получит отметку и умчит, не мешая вам. Если перед желтым щитом пропустить не получилось, то сделайте это в зоне «КП». Если же так сложилось, что печать все равно вам поставили первому, прижмитесь вправо либо перед щитом «Отбойник», либо сразу за ним, не создавая дополнительного «нервяка» и помех преследующему вас Участнику.

Если вас догнали, пропускайте Экипаж / Участника как можно быстрее, так как все попытки помешать обгону, могут привести к аварии.

Конечно, иногда в гонках появляются «особо талантливые», которые резко тормозят в пыли и получают в задний бампер, ведут себя неадекватно, отвечают на требования обогнать, но продолжают пылить впереди. Надеюсь, среди тех, кто читает эти строки, таких людей нет, либо они вам не попадутся на трассе!

Зоны Ограничения скорости (О.С., DZ/FZ) применяются в ралли-рейдах для принудительного снижения скорости передвижения Участников по трассе (выход на асфальт с гражданским движением, проезд через поселки, деревни, через опасные места). Если применяются приборы GPS ERTF UNIK (см. статью в

разделе Обучение / GPS_ERTF_UNIK (RUS)), то начало и окончание зон О.С. не обозначается ни какими дополнительными знаками. Крайне редко, чаще всего на Бахах, выставляются дополнительные знаки О.С. Нарушение (превышение) скоростного режима контролируется приборами ERTF.

Если приборы ERTF не применяются, то контроль скорости происходит с помощью дополнительных спутниковых приборов, либо другим способом, о котором организатор рассказывает в Регламенте гонки и на брифинге.

GPS точки никак не обозначаются на местности. О их наличии можно понять только по ДК, а о «взятии» сигнализирует выданный организаторами прибор. В Бахах GPS точки и приборы не применяются (если и выдаются, то только для контроля местонахождения Участника / Экипажа и контроля скорости).

На сегодняшний день еще есть ряд соревнований по ралли-рейдам, в которых разрешено применение стандартных GPS приборов. В частности на MRC.

Во-первых, это делается для уменьшения бюджета выступления в этапах.

Во-вторых, не освоив стандартный GPS и понимание работы с ним, в дальнейшем будет сложнее понять принципы работы с навигацией при использовании ERTF GPS на международных гонках.

СУ позади.

Вы приближаетесь к финишу.

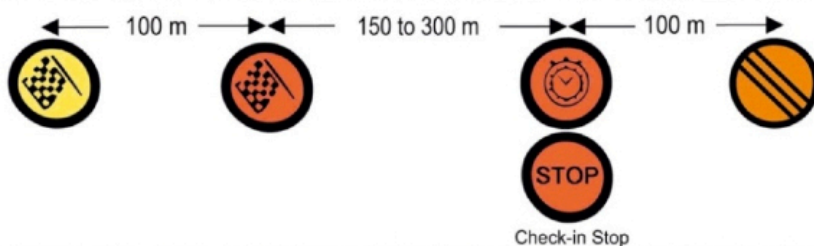
Помните о том, что на прохождение любого СУ в ралли-рейдах существует временной норматив, который задается организатором и прописывается в Маршрутном листе и КК! Для понимания оставшегося времени норматива рекомендую использовать таймер обратного отсчета, запуская его на старте.

Если вы превышаете заданный временной норматив, то получаете фиксированную пенализацию (ФП), выражаемую в часах.

Например, норматив на СУ – 6 часов. ФП – норматив+2 часа. То есть, если вы финишируете через 6 часов и даже 1 минуту после старта, то получите 8 часов штрафа!

В судейской зоне «Финиш» существует понятие непосредственно «финиш» и «отметка» (он же «Стоп КВ»).

Порядок расстановки судейских щитов в зоне «Финиш».



Желтый щит означает лишь начало судейского пункта.

На красном щите (около щита) с финишным флагом останавливаться **ЗАПРЕЩЕНО!** Это единственный красный судейских щит, около которого останавливаться **НЕЛЬЗЯ!** Мимо красного щита с финишным флагом Участник / Экипаж проезжает **ХОДОМ!**

Полная остановка около щита «СТОП» и «КВ».

Расстояние от красного щита с финишным флагом до следующих двух щитов («КВ» и «СТОП») должно быть таким, чтобы любая единица техники имела возможность спокойно от тормозиться и спокойно подъехать к судьям около щита «СТОП».

Если организатор некомпетентен и неправильно расставил щиты, тем самым заставляя Участников / Экипажи останавливаться около щита «ФИНИШ», либо расстояние от щита «ФИНИШ» до щита «СТОП» не позволяет остановиться, даже

экстренно, это говорит о непрофессионализме такого организатора (судей на посту) и непонимании гоночного процесса в целом. Такие случаи, к сожалению, бывали и не раз. Были случаи, когда спортивные машины врезались на экстренных торможениях в машины судей.

Повторюсь. Расстояния между щитами должны позволять спокойно проскочить мимо щита «ФИНИШ», спокойно оттормозиться и остановиться около щитов «СТОП» и «КВ».

Около щита «СТОП» ставится щит «КВ» для того, чтобы Участник мог понять от какого времени ему необходимо рассчитать время начала норматива на liaison. Это одно из основных различий ралли-рейдов от ралли. В ралли расчет норматива ведется от старта СУ до следующего КВ, включая СУ. В ралли-рейдах на прохождение СУ может быть потрачено различное время и «канал» может растянуться на несколько часов.

В КК судья вписывает фактическое (астрономическое) время пересечения финишной черты (около красного щита «ФИНИШ»), а ниже вписывает время начала liaisonа.

Пример. Вы финишировали в 15:05:46. Судья может вписать вам время выхода на liaison 15:05. Но грамотный судья напишет 15:46. Если liaison длинный, а норматив разумный и не заставляет вас «валить» по дорогам общего пользования, то проблем нет.

А вот если в одной минуте с вами финишировало, например, пять машин и вы не на марафоне, а на Бахе, то надо быть крайне внимательным к работе судьи на СТОПе! Liaisons на Бахах короткие и счет идет на минуты!

Во-первых, судья обязан каждого Участника «раскидать по минуте», то есть: 1й из вас финишировал в 15:05:06 – выход на liaison пишется 15:05; 2й – 15:05:10 – 15:06; 3й – 15:05:20 – 15:07.

Во-вторых, от компетентности работы судьи на «СТОП КВ» зависит, возникнет или не возникнет свалка и неразбериха на «КВ Сервис Вход»



«КВ Сервис Выход»



(если сервис ограничен по времени и нет Регруппинга), на «КВ+Старт» (см.выше).

Несколько раз в моей практике выступлений в ралли и ралли-рейдах бывали такие случаи, когда судья вписывал по 3-5 машин в одну минуту и нам приходилось вваливаться в «КВ Вход Сервис» толпой. Мало того, бывали случаи, когда «КВ Сервис Выход» являлся «КВ+Старт»! И вот тут помогал опыт и знание правил.

В крайнем случае можно прибегнуть к помощи Руководителя гонки, если он в доступности, либо объяснить проблему судье Старта. Если же в подобной ситуации вам попадет грамотный судья на «КВ+Старт», то он спокойно сделает отметку о входе в «КВ» каждому, а уже на старте «разнесет» каждый экипаж по минуте или более, если этого требует ситуация.

Финишировав на СУ и выйдя на liaison к бивуаку, ибо зоне сервиса, вам назначается временной норматив. Помните, соревнование закачивается только тогда, когда ваша техника стоит в самом крайнем «ЗП» гонки!

Если вы на марафоне и у вас один длинный СУ в день, то вам назначается максимальное время нахождения на liaisonе. Вы имеет право прибыть раньше расчетного времени.

Например, вам назначено на liaison 3 часа. Вы финишировали в 15:05:46. Время выхода на liaison 15:46. Значит ваше максимальное время на liaisonе до 18:46.

Если вы прибываете на бивуак в 17:30 – никаких проблем нет. Главное чтобы вы не нарушали скоростные режимы, предусмотренные в ПДД страны и заданные в приборах спутникового слежения организаторами.

Вот, если превысите время и придете после 18:46, то получите ФП, предусмотренную в Маршрутном листе и написанную в КК.

Если вы выступаете в Бахе, и день имеет две/три секции («круг» гонки от сервиса до сервиса), то обязательно внимательно изучите пункт Регламента и Маршрутный лист!!! Часто «раннее прибытие» на сервис запрещено и вы обязаны ждать строго свою минуту для въезда в «КВ Вход Сервис».

Принцип расстановки судейских щитов на «КВ Вход Сервис» такой же, как и на любом другом судейском посту «КВ».

Надеюсь, что все вышеизложенное вам было понятно и расписано доходчиво.

Работа по расчетам нормативов во время выступления в гонке не доставит вам никаких проблем, вы не пропустите ни одной точки, пройдете все судейские пункты правильно и поставите свой любимый мотоцикл, либо спортивную машину в финальный Закрытый Парк, насладившись гонкой, какой бы длинной или скоротечной она бы ни была...

Хороших стартов и побед вам!

Удачи на дорогах и до встречи на трассах!

Кузьмич Алексей.