

ЗАТВЕРДЖЕНО

Комітетом ралі
Автомобільної Федерації України

ЗАТВЕРДЖЕНО

Комісією автомобільного спорту
Автомобільної Федерації України
Протокол від 02.12.2016 року

**ЗАГАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ ЧЕМПІОНАТУ УКРАЇНИ З РАЛІ 2017 РОКУ
(З РОЗШИРЕННЯМ ДЛЯ НАЦІОНАЛЬНИХ СЕРІЙ З РАЛІ)**

ЗМІСТ

ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА

- 1. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ ЧЕМПІОНАТУ**
- 2. ВИЗНАЧЕННЯ**

ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ТА УЧАСНИКИ

- 3. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ТА ДЕЛЕГАТИ**
- 4. УЧАСНИКИ**
- 5. ЧЛЕНИ ЕКІПАЖІВ**
- 6. ВОДІЇ ПРІОРИТЕТУ**

ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ

- 7. ЧЕМПІОНАТ УКРАЇНИ**
- 8. КЛАСИ**

КЛАСИФІКАЦІЯ ТА НАРАХУВАННЯ ОЧОК

- 9. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ**
- 10. КЛАСИФІКАЦІЇ НА ЕТАПАХ ЧЕМПІОНАТУ**
- 11. КЛАСИФІКАЦІЯ В ЧЕМПІОНАТІ**
- 12. РІВНІСТЬ РЕЗУЛЬТАТІВ**

ЕТАПИ ЧЕМПІОНАТУ

- 13. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ**
- 14. ПРОЦЕДУРА ВИБОРУ МАРШРУТУ**
- 15. ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗМАГАННЯ**

СТАНДАРТНА ДОКУМЕНТАЦІЯ

- 16. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**
- 17. ДОДАТКОВИЙ РЕГЛАМЕНТ**
- 18. ДОРОЖНЯ КНИГА (ЛЕГЕНДА)**
- 19. КНИГА СЕРВІСУ**
- 20. ПЛАН БЕЗПЕКИ**
- 21. КАРТИ ЧАСУ**

СТРАХУВАННЯ

- 22. СТРАХОВЕ ПОКРИТТЯ**

ІДЕНТИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛІВ

- 23. РОЗПОДІЛ НОМЕРІВ**
- 24. НОМЕРИ ЗМАГАНЬ**
- 25. ПРИЗВИЩА ВОДІЯ ТА ШТУРМАНА**
- 26. РЕКЛАМА**

ЗАЯВКИ

- 27. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ**
- 28. ЗАЯВОЧНИЙ ВНЕСОК**

АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ

- 29. РЕЄСТРАЦІЯ**
- 30. АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ**

ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ

- 31. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ТЕХНІЧНОЇ ІНСПЕКЦІЇ**
- 32. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ ДО СТАРТУ**
- 33. ТЕХНІЧНІ ІНСПЕКЦІЇ ПРОТЯГОМ РАЛІ**
- 34. ФІНАЛЬНІ ПЕРЕВІРКИ**

ДОРОЖНІЙ РУХ

- 35. ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ РУХУ**
- 36. ОЗНАЙОМЛЕННЯ**

ТЕСТОВА ДІЛЯНКА

- 37. ТЕСТОВА ДІЛЯНКА**

КОНТРОЛІ

- 38. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**
- 39. КОНТРОЛЬ ПРОХОДЖЕННЯ**
- 40. КОНТРОЛЬ ЧАСУ**
- 41. ВИКЛЮЧЕННЯ ЧЕРЕЗ ЗАПІЗНЕННЯ**
- 42. КОНТРОЛЬ ПЕРЕГРУПУВАНЬ**

СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ

- 43. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**
- 44. ПОЧАТОК СПЕЦІАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ**
- 45. ФІНІШ СПЕЦІАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ**
- 46. ПОСТ СТОП**
- 47. ПЕРЕРИВАННЯ СПЕЦІАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ**
- 48. БЕЗПЕКА УЧАСНИКІВ РАЛІ**
- 49. СУПЕР СПЕЦІАЛЬНА ДІЛЯНКА**

ЗАКРИТИЙ ПАРК

- 50. ПРАВИЛА ЗАКРИТОГО ПАРКУ**
- 51. РЕМОНТ В ЗАКРИТОМУ ПАРКУ**

СТАРТ ТА РЕ-СТАРТ

- 52. УРОЧИСТИЙ СТАРТ**
- 53. СТАРТОВИЙ ПОРЯДОК ТА ІНТЕРВАЛИ**
- 54. РЕ-СТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ**
- 55. РЕМОНТ ДО РЕ-СТАРТУ**

СЕРВІС

- 56. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**
- 57. ПАРКИ СЕРВІСУ**
- 58. ДОПУЩЕНІ ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ**
- 59. ЗЛИВ ПАЛЬНОГО ТА ЗАПРАВКА**
- 60. ГНУЧКИЙ (FLEXI) СЕРВІС 45'**
- 61. ВІДДАЛЕНІ ЗОНИ СЕРВІСУ (ВЗС)**

ПАЛЬНЕ Й ДОЗАПРАВКА

- 62. ЗОНИ ДОЗАПРАВКИ ТА ПРОЦЕДУРА**
- 63. ПАЛЬНЕ, ЩО ВИКОРИСТОВУЄТЬСЯ**

ШИНИ ТА КОЛЕСА

- 64. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

МЕХАНІЧНІ КОМПОНЕНТИ

- 65. ДВИГУНИ**
- 66. ТРАНСМІСІЯ**

ВИСВІТЛЕННЯ ЗМАГАНЬ

- 67. ПРЕС-ЦЕНТР**

РЕЗУЛЬТАТИ ТА ПРОЦЕДУРИ ПІСЛЯ ЗМАГАННЯ

- 68. РЕЗУЛЬТАТИ РАЛІ**
- 69. СПІРНІ ПИТАННЯ, ПРОТЕСТИ ТА АПЕЛЯЦІЇ**
- 70. ПРОТОКОЛИ ТА ЗАКЛЮЧНА ДОПОВІДЬ**
- 71. ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ РАЛІ**
- 72. ЩОРІЧНЕ ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ FAU**

СПЕЦІАЛЬНІ УТОЧНЕННЯ ТА ДОПОВНЕННЯ ДЛЯ НАЦІОНАЛЬНИХ СЕРІЙ ЗМАГАНЬ З РАЛІ

- V1. «КУБОК КАРПАТ»**
- V2. «КУБОК АВТОМОБІЛЬНОЇ ФЕДЕРАЦІЇ УКРАЇНИ З РАЛІ»**

ДОДАТКИ

- ДОДАТОК I. ЗНАКИ РАЛІ**
- ДОДАТОК II. СТАНДАРТНІ ДОКУМЕНТИ FAU**
- ДОДАТОК III. БЕЗПЕКА НА РАЛІ**
- ДОДАТОК IV. ВОДІЇ ПРІОРИТЕТУ**
- ДОДАТОК V. ШИНИ**
- ДОДАТОК VI. ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ**
- ДОДАТОК VII. СХЕМИ РЕТАРДЕРІВ**
- ДОДАТОК VIII. РОЗТАШУВАННЯ НОМЕРІВ ТА РЕКЛАМИ**
- ДОДАТОК IX-1. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ АВТОМОБІЛІВ НАЦІОНАЛЬНИХ КЛАСІВ «2WD OPEN», «2WD»**
- ДОДАТОК IX-2. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ АВТОМОБІЛІВ НАЦІОНАЛЬНИХ КЛАСІВ «4WD OPEN»**
- ДОДАТОК X. ОФІЦЕР ПО ЗВ'ЯЗКУ З УЧАСНИКАМИ**
- ДОДАТОК XI. ТРОФЕЙ «RALLY LEGENDS»**

ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА

1. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ ЧЕМПІОНАТУ**1.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

1.1.1. Чемпіонат України з ралі (далі Чемпіонат) проводить Автомобільна Федерація України (FAU). Даний Регламент є керівним документом для всіх змагань, включених у залік Чемпіонату, як його етапи. Всі етапи організуються і проводяться відповідно до МСК FIA, НСК FAU, Загальних вимог до всіх Чемпіонатів, Кубків, Трофеїв (Серій) України та інших змагань Автомобільної Федерації України, інших регламентуючих документів FIA та FAU стосовно автомобільного спорту, даного Регламенту, а також Додаткового Регламенту і програм, які видаються Організатором змагання.

1.1.2. FAU при необхідності вносить доповнення до цього Регламенту та повідомляє про них у Офіційних бюлетенях FAU.

Не пізніше ніж за 7 днів до старту ралі Організатор повинен отримати офіційне повідомлення Дирекції FAU про отримання Свідоцтва організатора змагання з його розміщенням на офіційному сайті FAU. Якщо у визначений термін Організатором не буде отримано Свідоцтво, або висновки заключної інспекції з питань безпеки будуть негативними, етап буде відмінено без права перенесення на нову дату.

1.2. ЗАСТОСУВАННЯ

1.2.1. Тільки FAU може дозволити окремі відхилення від положень даного Регламенту. Про будь-яке порушення цієї регламентації буде повідомлено Спортивним Комісарам, які можуть накласти пеналізацію згідно Статей 12.2 и 12.3 НСК. Будь-який випадок, що не передбачено даним Регламентом, буде вивчено Спортивними Комісарами, і тільки вони уповноважені прийняти рішення (Стаття 11.9 НСКFAU).

1.2.2. Протягом ралі Директор змагання відповідає за застосування цього Регламенту та Додаткового Регламенту ралі. Він повинен інформувати Спортивних Комісарів щодо будь-якого важливого інциденту, що трапився, який потребує застосування цього Регламенту або Додаткового Регламенту ралі.

1.2.3. Все, що явно не дозволено у відповідності до даного Регламенту, заборонено.

1.2.4. У випадку розбіжностей положень Додаткового Регламенту змагання, включеного у залік Чемпіонату України, з положеннями даного Регламенту, діють положення даного Регламенту.

1.3. ОФІЦІЙНА МОВА

Для всіх етапів Чемпіонату України з ралі та Національних серії змагань з ралі офіційною мовою має бути українська. Регламентуючі документи друкуються українською мовою для всіх етапів Чемпіонату України і додатково англійською мовою для міжнародних змагань, включених у календар FIA.

У випадку виникнення будь-яких суперечок стосовно інтерпретації Регламенту тільки текст українською мовою буде взято до уваги.

1.4. ІНТЕРПРЕТАЦІЯ

Тільки FAU уповноважена вирішувати будь-які розбіжності, що можуть виникнути при виконанні даного Регламенту.

1.5. ДАТА ЗАСТОСУВАННЯ І СТРОК ДІЇ

1.5.1. Цей Регламент набирає чинності з 01 січня 2017 року і діє до 31 грудня 2017 року.

1.5.2. Цей Регламент в частині технічних вимог до підготовки автомобілів, за винятком автомобілів, що мають чинну омологацію FIA, прийнято строком з 01

січня 2016 року по 31 грудня 2018 року включно. Як виняток, з метою дотримання вимог безпеки учасників змагань дані вимоги можуть бути змінено FAU.

2. ВИЗНАЧЕННЯ

2.1. БЮЛЕТЕНЬ

Офіційне письмове повідомлення, яке є невід'ємною частиною Додаткового Регламенту ралі та призначене для зміни, роз'яснення або доповнення останнього. Бюлетені мають бути затверджені FAU або Спортивними Комісарами, крім можливих змін маршруту або програми ознайомлення, для чого Бюлетені можуть випускатися Директором змагання.

2.2. ПРЕДСТАВНИК

Фізична або юридична особа, яка володіє ліцензією Представника та має право заявити екіпаж для участі в ралі. Представник має можливість передати власні повноваження іншій фізичній особі за наявності у неї індивідуальної ліцензії представника.

2.3. ЕКІПАЖ

Екіпаж складається з 2 осіб, які знаходяться в автомобілі та є водієм та штурманом (другим водієм). Обидва члени екіпажу можуть керувати автомобілем протягом ралі, причому кожен повинен володіти ліцензією водія, виданою FAU або FIA, яка дійсна в поточному році та дійсна для даного змагання. Водій приймає на себе відповідальність Представника, якщо останній не знаходиться в автомобілі протягом ралі.

У виняткових випадках, з дозволу FAU, можлива присутність в автомобілі штурмана, який не має посвідчення водія і якому заборонено керувати автомобілем на дорогах загального користування.

2.4. ДЕНЬ

Кожна частина ралі, яку відділено нічним Закритим Парком. Якщо Супер Спеціальну Ділянку організовано ввечері перед 1 Днем, вона має бути розцінена як 1 Секція, яка буде частиною 1 Дня.

2.5. СЕКЦІЯ

Частина ралі, відділена від інших за допомогою регрупінгу.

2.6. НАКОПИЧУВАЛЬНИЙ ПАРК

Зона, яка знаходиться під режимом Закритого Парку, але в яку дозволено доступ представникам ЗМІ та персоналу команд з відповідними перепустками.

2.7. ЗАКРИТИЙ ПАРК

Зона, в якій є неможливими ремонт або будь-яка зовнішня допомога, крім випадків, які спеціально передбачені даним Регламентом або Додатковим Регламентом ралі, та куди мають доступ уповноважені Офіційні особи. Будь-які порушення правил Закритого парку можуть привести до виключення екіпажу із змагання.

2.8. НЕЙТРАЛІЗАЦІЯ

Час, протягом якого екіпажі зупинено організаторами ралі з будь-яких причин, та вони знаходяться під режимом Закритого Парку.

2.9. СЕРВІС

Будь-які роботи на автомобілі, що змагається, за винятком випадків, коли їх обмежено даним Регламентом. Порушення вимог щодо проведення сервісних робіт, визначених статтями 56-63 даного Регламенту, приведе до виключення екіпажу із змагання.

2.10. ЗАБОРОНЕНИЙ СЕРВІС

Використання або отримання екіпажем будь-яких виробничих матеріалів (твердих або рідких, крім питної води, яку надано організатором), запасних

частин, інструментів та обладнання, крім тих, які транспортуються на борту відповідного автомобіля, що змагається, або присутність персоналу команди як визначено Статтею 56.3 цього Регламенту.

2.11. ОЗНАЙОМЛЕННЯ

Присутність на СД в будь-який час та в будь-який спосіб, крім пішого, будь-якого водія та/або штурмана, який має намір взяти участь в ралі, після оголошення маршруту ралі.

2.12. РЕГРУПІНГ

Зупинка під режимом Закритого Парку, яку передбачено організатором, та яка має один Контроль Часу на в'їзді та інший на виїзді та призначена, з одного боку, для можливості дотримання розкладу, та з іншого – для перегрупування автомобілів, які залишаються в ралі. Час зупинки для кожного екіпажу може бути різним.

2.13. ПОЧАТОК ЗМАГАННЯ

Будь-яке ралі починається з дня Адміністративної перевірки або Технічної інспекції (залежно від того, що відбувається раніше). Змагальна частина ралі починається на першому контролі часу.

2.14. ЗАКІНЧЕННЯ ЗМАГАННЯ

Будь-яке ралі закінчується разом з публікацією Остаточної Офіційної Класифікації. Змагальна частина ралі закінчується на останньому контролі часу.

2.15. СУПЕР СПЕЦІАЛЬНА ДІЛЯНКА

Частина змагання, запланована для проведення в присутності великої кількості глядачів, яка передбачає можливість одночасного старту більш ніж одного автомобіля. Рекомендована довжина Супер СД між 1,5 км та 6 км. За кращі результати, які показано на Супер СД, може бути нараховано додаткові залікові очки.

2.16. КАРТА ЧАСУ

Контрольна карта (Карнет), яка призначена для штампів та занесення часу, зафіксованого в різних пунктах контролю, що передбачені на маршруті ралі.

2.17. СУДДЯ ФАКТУ

Суддя, чийм завданням є фіксація факту або його відсутності. Кожен Суддя факту може одночасно контролювати тільки один факт. Такі судді призначаються поіменно. Прізвища суддів факту повинні бути опубліковані в бюлетені.

2.18. ТЕХНІЧНА ЗОНА

Зона, відділена двома контролями часу та призначена для проведення технічними комісарами відповідних перевірок.

2.19. ПРОТОТИП

Автомобіль (з можливістю ідентифікації виробника кузова(VIN код, основні несучі елементи конструкції (днище, лонжерони)) з приводом на одну чи дві вісі (незалежно від використання в двигуні турбонагнітача), побудований з використанням двигунів, трансмісій, елементів підвіски, обвісу та аеродинамічних пристроїв, відмінних від виробника кузова.

ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ТА УЧАСНИКИ

3. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ТА ДЕЛЕГАТИ

3.1. СПОРТИВНІ КОМІСАРИ

Список Спортивних Комісарів завжди повинен складатися з трьох членів. Двоє з них призначаються FAU за поданням Організатора ралі, в тому числі й Голова, а третій призначається Організатором ралі з переліку Офіційних осіб, затвердженого FAU. Повинен бути постійний відповідний зв'язок між

Спортивними Комісарами та Директором гонки (змагання). Щонайменше один зі Спортивних Комісарів повинен знаходитись поблизу Штабу Ралі. На етапах Чемпіонату або інших змагань з ралі, включених в спортивний календар FIA (міжнародних), щонайменше один Спортивний Комісар повинен бути громадянином іншої держави і запрошуватися Організатором з дотриманням процедури FIA.

3.2. ТЕХНІЧНИЙ ДЕЛЕГАТ FAU

FAU може призначити Технічного Делегата FAU.

Технічний Делегат FAU буде підтримувати постійний зв'язок з Директором змагання і може бути Головним Технічним комісаром (Головою Технічної Комісії), відповідальним за усі технічні питання.

3.3. СПОСТЕРІГАЧ FAU

Спостерігач FAU може бути призначений Комісією Автомобільного Спорту FAU. Спостерігач розгляне всі аспекти ралі та заповнить відповідну форму звіту Спостерігача FAU.

3.4. ОФІЦЕР ПО ЗВ'ЯЗКУ З УЧАСНИКАМИ (CRO)

Основний обов'язок Офіцера по зв'язку з учасниками ралі (CRO) полягає в забезпеченні учасників ралі інформацією або роз'ясненнями положень Регламенту та умов проведення ралі. CRO повинен бути легко ідентифікований учасниками ралі.

3.5. ІНШІ ОФІЦІЙНІ ОСОБИ

Директор змагання і Головний секретар на етапи Чемпіонату України з ралі запрошуються Організатором з числа осіб, затверджених у порядку, встановленому FAU.

Для забезпечення роботи Колегії Спортивних Комісарів Організатором повинен бути виділений спеціальний секретар (Секретар КСК), який відповідає за підготовку і публікацію офіційних документів, що видаються КСК.

Технічний комісар на змагання-етап Чемпіонату України запрошується Організатором та призначається з числа осіб-спеціалістів, затверджених FAU.

4. УЧАСНИКИ

4.1. УЧАСНИКИ ЧЕМПІОНАТУ ТА КУБКУ

До участі у Чемпіонаті допускаються володарі національних або міжнародних ліцензій водія категорії „А”, „В”, „С”, „D”, „R”, „D0”, „D1”, „DЮ” та володарі національних або міжнародних ліцензій представника категорій „CP”, „CT”, „PI”, „PN”, виданих FAU, внесених у Реєстр володарів ліцензій FAU та дійсних у поточному році. Володарі ліцензій повинні мати документи згідно НСК FAU та інших регламентуючих документів FAU.

Володарі ліцензій категорії „DЮ” не мають права керувати автомобілем.

4.2. УЧАСНИКИ ЗМАГАНЬ

До участі у окремих змаганнях Чемпіонату допускаються володарі ліцензій, виданих іншими НАФ, на умовах визначених FIA, та володарі ліцензій „P1”, виданих FAU.

Нарахування очок в залік Чемпіонату проводиться без врахування екіпажів (перших та/або других водіїв), у складі яких є володарі ліцензій, виданих іншими НАФ та ліцензій категорії «P1».

Втім, у випадку, коли всі змагання Чемпіонату включено у міжнародний календар FIA та вони мають статус міжнародних, до участі у такому Чемпіонаті допускаються та отримують відповідні класифікаційні очки володарі ліцензій, які видано за межами України.

4.3. НОВІ УЧАСНИКИ

Перші водії (пілоти), які ніколи раніше не брали участі у змаганнях Чемпіонату (за винятком володарів ліцензій, виданих іншими НАФ), допускаються за умови попередньої участі у будь-яких двох з перелічених змагань:

- Етап Національної (кубкової) серії змагань з ралі або серії з міні-ралі;
- Етап Трофею FAU з ралі на серійних автомобілях;
- Етап Чемпіонату України з ралі в якості першого водія (пілота) автомобілів безпеки «000» або «00».

4.4. ЗАЛІКИ

Водії можуть брати участь у Чемпіонаті в індивідуальному заліку (абсолютний залік та залік у класі) та входити до складу команд у заліку команд.

Водій, заявлений в індивідуальному заліку, може бути заявлений одночасно тільки за одну команду.

5. ЧЛЕНИ ЕКІПАЖІВ

5.1. ПРИСУТНІСТЬ В АВТОМОБІЛІ

Обидва члени Екіпажу повинні знаходитись в автомобілі під час його руху за маршрутом ралі від старту до фінішу, за винятком:

- часу встановлених розкладом перерв та сервісних парків;
- випадків відсутності в автомобілі одного з членів Екіпажу, якщо автомобіль знаходиться в зоні контролю або безпосередньо в'їжджає до неї, і при цьому відсутній член Екіпажу знаходиться в тій самій зоні контролю.

5.2. ПОСТОРОННІ ОСОБИ

Під час пересування автомобіля, що змагається, за маршрутом ралі заборонено знаходження на його борту будь-кого, крім членів Екіпажу, за винятком випадків транспортування постраждалих до місця надання їм допомоги. За порушення правил, які встановлено даним розділом, Екіпаж буде виключено з ралі.

6. ВОДІІ ПРІОРИТЕТУ

6.1. КРИТЕРІЇ ДЛЯ ВОДІЇВ ПРІОРИТЕТУ

В порядку, встановленому FAU, до списку пріоритету FAU долучаються такі Перші водії:

- Водії, які мають залікові очки, набрані в абсолютному заліку Чемпіонатів світу FIA останніх двох років; (перша група)
- Переможці і призери, в абсолютному заліку або в класі, етапів Чемпіонату світу, останніх двох років; (друга група)
- Переможці і призери, в абсолютному заліку або в класі, етапів Чемпіонату Європи, останніх двох років; (третья група)
- Переможці та призери Чемпіонату України з ралі в абсолютному заліку останніх двох років. (четверта група)

Для водіїв списку пріоритету FAU встановлюється рейтинг. Місця в рейтингу визначаються за кращими результатами які показали водії в першій групі, далі в другій, третій та четвертій групі. У випадку рівності результатів, перевагу має той водій, який показав відповідний результат пізніше.

6.2. ПУБЛІКАЦІЯ

Список водіїв пріоритету FAU на 2016 рік публікується в Додатку IV до цього Регламенту.

ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ

7. ЧЕМПІОНАТ УКРАЇНИ**7.1. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ**

До участі у Чемпіонаті України з ралі допускаються легкові автомобілі наступних груп:

- „А”, „R” та „N” – автомобілі, які відповідають технічним вимогам FIA (додаток „J” до МСК FIA) та омологаційній формі FIA, в тому числі омологаційним формам FIA, термін дій яких закінчився не раніше 01.01.2013 року (міжнародні класи);
- „У” – автомобілі, що мають Технічний паспорт спеціального механічного транспортного засобу для автомобільного спорту FAU, які відповідають вимогам безпеки FIA (стаття 253 додатку „J” до МСК FIA) та Додатку IX до даного Регламенту.

Автомобілі класу WRC (включаючи ті, які мають омологацію FIA, термін якої закінчився), класу RC1 („S 2000 Rally” 1.6 турбо (рестриктор 33 мм) та автомобілі з електричним двигуном мають право брати участь лише в абсолютному заліку окремого змагання (без нарахування очок в залік Чемпіонату).

Всі автомобілі повинні мати Технічний паспорт спеціального механічного транспортного засобу для автомобільного спорту, виданий FAU, FIA або іншою НАФ (ASN).

7.2. АБСОЛЮТНИЙ ЗАЛІК

До змагань у абсолютному заліку Чемпіонату України допускаються всі автомобілі, що допущені до змагань в окремих класах.

7.3. ЗАЛІК У ОКРЕМИХ КЛАСАХ

До змагань в окремих класах Чемпіонату України допускаються такі автомобілі:

КЛАСИ	АВТОМОБІЛІ
RC2	„S 2000 Rally” 1.6 турбо (рестриктор 28 мм); „S 2000 Rally” 2.0 атмо; Групи R5 (VR5); Групи R4 (VR4) (які не використовуються в Європі) Групи NR4 (VR4) з об’ємом двигуна від 2000 см ³ (чинний N4)
N4	Групи „N” з об’ємом двигуна від 2000 см ³ ;
RGT	Автомобілі RGT
RC3	Групи „A” з об’ємом двигуна від 1600 см ³ до 2000 см ³ , Super 1600 R2 (атмо з об’ємом двигуна від 1600 см ³ до 2000 см ³ – VR2C та турбо з об’ємом двигуна від 1067 см ³ до 1333 см ³ VR2C) R3 (атмо з об’ємом двигуна від 1600 см ³ до 2000 см ³ – VR3C та турбо з об’ємом двигуна від 1067 см ³ до 1333 см ³ VR3C) R3 (турбо / з об’ємом двигуна до 1620 см ³ / номінал- VR3T) R3 (дизель / з об’ємом двигуна до 2000 см ³ / номінал- VR3D) В класі допускається участь автомобілів, що відповідають вимогам класів RC4 та RC5

RC4	Групи „А” з об’ємом двигуна до 1600 см ³ R2 (атмо з об’ємом двигуна від 1390 см ³ до 1600 см ³ – VR2B та турбо з об’ємом двигуна від 927 см ³ до 1067 см ³ VR2B) Kit-car з об’ємом двигуна до 1600 см ³ Групи „N” з об’ємом двигуна від 1600 см ³ до 2000 см ³ В класі допускається участь автомобілів, що відповідають вимогам класу RC5
RC5	Групи „N” з об’ємом двигуна до 1600 см ³ R1 (атмо з об’ємом двигуна до 1600 см ³ до 2000 см ³ – VR1A/VR1B та турбо з об’ємом двигуна від 1067 см ³ до 1067 см ³ VR1A/VR1B)
4WD OPEN	Групи „У” з об’ємом двигуна до 4000 см ³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог класу 4WD OPEN згідно з Додатком IX-2
2WD OPEN	Групи „У” з приводом на одну вісь та об’ємом двигуна до 3500 см ³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог класу 2WD OPEN згідно з Додатком IX-1. Автомобілі, з приводом на одну вісь що мають діючу омологацію FIA.
2WD	Групи „У” з приводом на одну вісь та об’ємом двигуна до 1630 см ³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог класу 2WD згідно з Додатком IX-1.

7.4. ДОДАТКОВІ УМОВИ

7.4.1. Автомобілі з приводом на одну вісь, що мають діючу омологацію FIA, допускаються до змагань у національних класах «4WD OPEN», «2WD OPEN» за умови повної відповідності вимогам їх омологаційної форми FIA.

7.4.2. Мінімальна вага для автомобілів, допущених до участі у класі «4WD OPEN», складає 1320 кг (відповідно до процедури зважування ст. 255-4.3 та ст. 255-4.4 діючого Додатку J MCK FIA).

7.4.3. Як виняток, автомобілі, що мають діючу омологацію FIA в класі «N4», можуть бути допущені до участі у змаганнях у клас «4WD OPEN» за умови повної відповідності вимогам їх омологаційної форми FIA.

7.4.4. Автомобілі класів «2WD», обладнані хоча б одним з переліченого:

- **більш ніж двома дросельними заслінками в системі впуску при об’ємі двигуна більше 1430 см³;**
- **у разі одночасного застосування 4-дросельної системи впуску та двигуна, що має більше 8-ми клапанів та обладнаний системою вприску;**
- **секвентальною КПП,**

допускаються до змагань за умови, що вони будуть заявлені на клас вище, а саме: автомобілі «2WD» в клас «2WDOPEN» відповідно.

7.4.5. Автомобілі, що відповідають заліку Трофей «RALLY LEGENDS», - автомобілі незалежно від типу приводу та робочого об’єму двигуна, що за Свідоцтвом про державну реєстрацію транспортного засобу країни реєстрації вироблені до 2000 року.

8. КЛАСИ

Змагання у окремих класах проводяться без кількісних обмежень, навіть якщо в класі буде заявлено один автомобіль.

КЛАСИФІКАЦІЯ ТА НАРАХУВАННЯ ОЧОК**9. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ****9.1. УЧАСТЬ У ЧЕМПІОНАТІ**

9.1.1. Водій може брати участь у змаганнях, включених у залік Чемпіонату, на власний розсуд. Водій вважається таким, що взяв участь у Чемпіонаті, якщо він стартував (розпочав змагальну частину) щонайменше в двох змаганнях (етапах).

9.1.2. До участі у змаганні на етапі Чемпіонату допускаються команди, які мають обов'язкові документи, але з наступними кількісними обмеженнями у складі в одному змаганні: не менше одного та не більше трьох екіпажів, заявлених у будь-яких класах, крім екіпажів, які включають водіїв, володарів ліцензій, виданих іншими НАФ та ліцензій категорії «Р1». Команда вважається такою, що взяла участь у Чемпіонаті, якщо хоча б один з її екіпажів стартував (розпочав змагальну частину) щонайменше в одному змаганні (етапі).

9.2. МІНІМАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ ЕТАПІВ

Чемпіонат в абсолютному заліку або у певному заліковому класі або групі вважається таким, що не відбувся і нагородження не проводиться, якщо у відповідному заліку учасникам, в залік Чемпіонату, очки нараховувалися менше чотирьох разів. Очки нараховуються у випадку, якщо учасник за результатами змагання посів місце;

9.3. ПРИПИНЕННЯ ЗМАГАННЯ

У випадку форс-мажорних обставин рішення припинити змагання може прийматися тільки Колегією Спортивних Комісарів.

Якщо у такому випадку:

- пройдено до 30% загальної дистанції спеціальних ділянок: змагання вважається таким, що не відбулося, та залікові очки не нараховуються;
- пройдено від 30 до 60% загальної дистанції спеціальних ділянок: змагання повинні бути закінчені, по можливості, у той же день. Якщо закінчити змагання в той же день неможливо, змагання буде розглядатися як закінчене, але учасники одержать 50% від нормальної шкали очок встановлених відповідною таблицею;
- пройдено більше 60% загальної дистанції спеціальних ділянок: змагання буде розглядатися як таке, що закінчилось.

10. КЛАСИФІКАЦІЯ НА ЕТАПАХ ЧЕМПІОНАТУ**10.1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

Після кожного змагання, включеного у залік Чемпіонату, встановлюється наступна класифікація:

- класифікація екіпажів (серед перших та других водіїв) в абсолютному заліку змагання;
- класифікація екіпажів (серед перших та других водіїв) в абсолютному заліку етапу Чемпіонату;
- класифікація екіпажів (серед перших та других водіїв) у кожному заліковому класі;
- класифікація в заліку команд.

10.2. НАРАХУВАННЯ ОЧОК В ІНДИВІДУАЛЬНОМУ ЗАЛІКУ

На кожному змаганні водіям за виборені місця присвоюються очки за таблицями:

- **в абсолютному заліку:**

Місце	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Очки	50	40	30	25	21	18	16	14	12	11	10
Місце	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21 і далі	
Очки	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0,5	

- **в заліковому класі:**

Місце	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 і далі
Очки	50	40	30	25	21	18	16	14	12	10	1

За кращі результати на Супер СД (або за суму кращих результатів на декількох Супер СД) на етапі в абсолютному заліку нараховуються додаткові залікові очки: за перше місце – 6 очок, за друге – 4, за третє – 2. При цьому, якщо екіпаж вибув із змагання то додаткові очки зберігаються, а якщо екіпаж виключено із змагання, то додаткові очки анулюються.

10.3. НАРАХУВАННЯ ОЧОК В КОМАНДНОМУ ЗАЛІКУ

Першість на кожному змаганні серед команд визначається за найбільшою кількістю очок, набраних двома і менше кращими екіпажами. При цьому до уваги беруться очки, нараховані тільки в заліковому класі. Не беруться до уваги додаткові очки за Супер СД та очки, які нараховані в абсолютному заліку.

10.4. ВІДСУТНІСТЬ КВОРУМУ В КЛАСАХ

У випадку, коли в будь-якому заліковому класі на етапі допущено менше 5-ти автомобілів, очки за місце в цьому класі нараховуються в залік команд з наступними коефіцієнтами:

- **0,8** – якщо допущено 4 автомобіля,
- **0,6** – якщо допущено 3 автомобіля,
- **0,4** – якщо допущено 2 автомобіля,
- **0,2** – якщо допущено 1 автомобіль.

11. КЛАСИФІКАЦІЯ В ЧЕМПІОНАТІ**11.1. КЛАСИФІКАЦІЯ В ІНДИВІДУАЛЬНОМУ ЗАЛІКУ**

Чемпіонат України проводиться в абсолютному заліку та у залікових класах (далі «класах») згідно даного Регламенту.

Звання Чемпіона України з ралі серед водіїв (перших водіїв - пілотів та других водіїв – штурманів) у абсолютному заліку або у класі присвоюється, та наступні місця визначаються за найбільшою сумою очок, набраних водіями на змаганнях, включених у залік Чемпіонату. При цьому, до уваги беруться:

- 3 кращих результати (в очках), якщо фактично відбулися 4 змагання (етапи);
- 4 кращих результати (в очках), якщо фактично відбулися 5, 6 або 7 змагань (етапів).

Нагородження за результатами Чемпіонату, що відбувся, проводиться за такими правилами:

Якщо протягом Чемпіонату в класі стартувало не менше 10-ти водіїв, то переможцю присвоюється звання «Чемпіон України», а водії, які посіли перше,

друге та третє місце відповідно нагороджуються золотою, срібною та бронзовою медалями.

Якщо протягом Чемпіонату в класі стартувало менше 10-ти, але не менше 7-ми водіїв, то Чемпіонат вважається таким, що не відбувся, переможець нагороджується дипломом як «Переможець змагань Чемпіонату України», а водій, що посів друге місце, нагороджується дипломом «За друге місце в змаганнях Чемпіонату України».

Якщо протягом Чемпіонату в класі стартувало менше 7-ми, але не менше 5-ти водіїв, то чемпіонат вважається таким, що не відбувся, а водій, що посів перше місце, нагороджується дипломом як «Переможець змагань Чемпіонату України».

11.2. КЛАСИФІКАЦІЯ В КОМАНДНОМУ ЗАЛІКУ

В командному заліку Чемпіонату беруть участь команди, які взяли участь щонайменше в одному етапі. Першість серед команд визначається по найбільшій сумі очок, набраних ними на всіх етапах Чемпіонату, що відбулися.

Чемпіонат у командному заліку вважається таким, що не відбувся, і нагородження не проводиться, якщо в ньому взяли участь менше 4 команд.

12. РІВНІСТЬ РЕЗУЛЬТАТІВ

12.1. РІВНІСТЬ НА ЕТАПІ

В разі рівності в ралі, переможцем буде оголошено того учасника, який показав найкращий час на першій Спеціальній Ділянці (за винятком ССД). Якщо цього не вистачить для рішення, до уваги буде взятий час другої, третьої, четвертої і так далі Спеціальної Ділянки.

В разі рівності очок, набраних у командному заліку, вище місце на етапі посідає та команда, чий екіпаж посів краще місце в абсолютному заліку.

12.2. РІВНІСТЬ В ЧЕМПІОНАТІ – ВОДІЇ

Якщо водії при остаточній класифікації набрали однакову кількість очок, то першість визначається за кращим місцем, зайнятим у відповідному заліку на останньому етапі. У випадку нової рівності, порівнюються наступні кращі місця, на передостанньому і т. д. етапі.

12.3. РІВНІСТЬ В ЧЕМПІОНАТІ – КОМАНДИ

Якщо команди при остаточній класифікації набрали однакову кількість очок, першість визначається за кращим місцем, зайнятим командою на останньому етапі Чемпіонату. У випадку нової рівності, до уваги беруться наступні кращі місця на передостанньому і т. д. етапі.

ЕТАПИ ЧЕМПІОНАТУ

13. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ

13.1. КІЛЬКІСТЬ ЕТАПІВ ЧЕМПІОНАТУ

Чемпіонат складається щонайменше з чотирьох та щонайбільше з семи змагань (етапів). Дата і місце проведення змагань публікуються у Календарному плані автомобільних змагань України. FAU має право на заміну запланованого етапу, який не може бути проведеним.

13.2. ТЕРМІН ПОДАННЯ ЗАЯВОК

Заявку на проведення етапу Чемпіонату наступного року буде прийнято до розгляду, якщо її подано до терміну, встановленого Комітетом ралі FAU.

13.3. ЗМАГАННЯ-КАНДИДАТИ

Ралі-кандидат в Чемпіонат повинно дотримуватися Регламенту Чемпіонату, якщо FAU не прийме іншого рішення.

13.4. РАПОРТ СПОСТЕРІГАЧА

Будь-яке ралі Чемпіонату, якщо рапорт Спостерігача FAU не дає позитивного висновку щодо необхідного рівня безпеки, або яке не відповідає вимогам Регламенту, не може бути включено до Чемпіонату наступного року. Рапорт буде складено Спостерігачем FAU та, можливо, іншими офіційними особами та розглянуто FAU.

13.5. ВІДМІНА ЕТАПУ ЧЕМПІОНАТУ

Будь-яке ралі Чемпіонату, яке було відмінено, не буде включено до Плану змагань наступного року, крім випадків форс-мажору, належним чином визнаного FAU.

14. ПРОЦЕДУРА ВИБОРУ МАРШРУТУ**14.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

Вибір трас СД, які використовуються в ралі, знаходиться під відповідальністю Організатора ралі, який повинен не використовувати дороги, що не відповідають регламентації або рекомендаціям FAU. Безпека має головне значення при виборі СД. При виборі маршруту ралі необхідно уникати шляхів, які можуть мати високу щільність руху глядачів.

Для визначення придатності траси ралі запроваджуються обов'язкові попередні, головні і заключні інспекції ходу підготовки Організаторами їх етапів з боку FAU. Інспекцію будуть проводити відряджені FAU представники.

Попередня і заключні інспекції (а за необхідності – і головна інспекція) проводяться з виїздом на місце проведення змагання представників FAU. Організатор етапу повинен забезпечити для проведення інспекції автомобіль, обладнаний приладом для виміру дистанції.

У разі відповідності траси ралі вимогам Чемпіонату поточного року на основі проведеної в даному році інспекції, попередня інспекція траси може не проводитися.

Організатор етапу повинен представити всі звіти про проведення інспекції, а також інформацію про виправлення недоліків, виявлених інспекціями, членам Колегії Спортивних Комісарів, Делегату безпеки FAU та Спостерігачу FAU на організаційному засіданні КСК.

14.2. ПОПЕРЕДНЯ ІНСПЕКЦІЯ

14.2.1. Попередня інспекція траси обов'язкова:

- Для ралі, заявлених у Чемпіонат уперше;
- У випадку, коли дистанції запланованих трас СД не використовувались раніше на змаганнях статусу етапів Чемпіонатів, Кубків та Серій FAU;
- Якщо якість проведення цих ралі була офіційно визнана невідповідною статусу Чемпіонату у минулому році, або за оцінкою офіційного Спостерігача FAU і відповідного до неї рішення FAU.

14.2.2. Для вирішення питання про включення ралі в календар Чемпіонату України наступного року, попередня інспекція траси наступного року має бути проведена представниками FAU у термін, погоджений з Організатором і FAU.

14.2.3. При проведенні попередньої інспекції Організатором ралі мають бути представлені дороги загального користування та (або) спеціально побудовані дороги (при необхідності і можливості), які за своєю конфігурацією можуть представляти спортивний інтерес для проведення ралі зі статусом етапу Чемпіонату України.

14.3. ГОЛОВНА ІНСПЕКЦІЯ

14.3.1. Повідомлення Організаторам усіх змагань, які включені до календарного плану Чемпіонату України з ралі наступного року, про час і можливість

проведення головної інспекції траси їхнього етапу, буде надіслане FAU за 1,5 місяця (45 календарних днів) до старту першого етапу Чемпіонату.

14.3.1. Головна інспекція траси і ходу підготовки до змагань буде проводитись у терміни, узгоджені з Організатором, але до затвердження Додаткового Регламенту.

14.3.2. При проведенні головної інспекції, Організатор етапу повинен надати представникам FAU наступну документацію:

- Документи про дозвіл органів влади на проведення змагань ;
- Проект Додаткового Регламенту;
- Проект плану безпеки;
- Проект легенди (дорожньої книги) ралі;
- Проект розкладу руху першого автомобіля;
- Схеми організації закритих і сервісних парків;
- Карти траси ралі та СД.

14.3.3. Звіт про висновки інспекції буде направлений до FAU та Організатору етапу протягом 10-ти днів після її проведення.

Організатор етапу повинен після проведення головної інспекції виправити недоліки, вказані у звіті, при необхідності доопрацювати вище перелічені документи, надати План безпеки ралі, і на підставі позитивного висновку заключної інспекції отримати Свідоцтво Організатора від FAU.

14.4. ЗАКЛЮЧНА ІНСПЕКЦІЯ

Заклучна інспекція траси проводиться представниками FAU в терміни, погоджені між Організатором і FAU, але не пізніше 7 днів до старту. При проведенні заключної інспекції Організатором етапу повинна бути надана підготовлена для проведення змагань доопрацьована документація, траса ралі, а також легенда (дорожня книга) і План безпеки ралі.

14.5. РАПОРТ ІНСПЕКТОРА FAU

14.5.1. У своєму рапорті Інспектор може:

- рекомендувати, аби небезпечна СД не була включена до маршруту ралі, та надати пояснення;
- приписувати заходи, які допоможуть запобіганню нещасних випадків протягом ралі, та які було узгоджено з Організатором під час інспекції.

14.5.2. Рапорт інспекції FAU та включення будь-якої СД до етапу Чемпіонату ніяким чином не гарантує або не має на увазі, що цю СД можна вважати безпечною.

14.6. ДОТРИМАННЯ МАРШРУТУ

14.6.1. Крім випадків форс-мажору, Директор змагання повинен контролювати повне дотримання затвердженого та інспектованого маршруту.

14.6.2. Будь-які нові зауваження, що виникли раніше або під час проведення ралі, мають бути взятими до уваги, якщо вони санкціонуються FAU.

15. ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗМАГАННЯ

15.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

Всі траси повинні бути інспектовані FAU. Секретні траси не допускаються.

15.2. ТРИВАЛІСТЬ ДНЯ

15.2.1. Максимальна тривалість Дня не повинна перевищувати 18 годин водіння для будь-якого Екіпажу. До цього часу може бути додано щонайбільше 3 години для регрупінгу.

15.2.2. Для Днів тривалістю менш ніж 6 годин час зупинки має бути щонайменше рівним тривалості дня. Для дня тривалістю 6 годин та більше час зупинки має бути щонайменше 6 годин.

15.3. ОБМЕЖЕННЯ ШВИДКОСТІ

Середня швидкість на дорожніх секторах залишається на розсуд Організатора, але при цьому завжди мають виконуватись ПДР України. Ця швидкість повинна бути відображена в Дорожній книзі.

15.4. КОНФІГУРАЦІЯ ЗМАГАННЯ

Загальна дистанція ралі не повинна перевищувати загальну довжину Спеціальних ділянок більше ніж в 3,5 рази (крім міжнародних змагань).

15.5. ДОРОЖНЄ ПОКРИТТЯ

На етапах ралі допускається проведення змагання на двох типах покриття. Зміну покриття дозволено тільки одного разу протягом ралі і тільки наступного дня. Для ралі з гравійним покриття дозволяється використання асфальтового покриття тільки в першій секції першого або в останній секції останнього Дня ралі.

У разі виникнення необхідності часткового застосування іншого покриття, зміна від головного не повинна перевищувати 10% від загальної дистанції швидкісних ділянок змагання. Для цього необхідно отримати додатковий дозвіл від FAU.

Не забороняється використання шин для гравію на асфальтному покритті, якщо неоднорідність покриття протягом ралі передбачає таку необхідність. Організатор має передбачити це в Додатковому регламенті такого змагання.

15.6. СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ

15.6.1. Загальна довжина спеціальних ділянок етапу **Чемпіонату України з ралі** повинна дорівнювати **щонайменше 110км та щонайбільше 150 км**. Будь-який відрізок траси ралі не повинен включатися в спеціальну ділянку більше **двох** разів в одному напрямку руху. Найбільша довжина кожної спеціальної ділянки не повинна перевищувати 30км+10%, за винятком СД, на які отримано спеціальний дозвіл FAU.

Як виняток, дозволяється включати будь-який відрізок траси ралі в спеціальну ділянку три рази виключно в одному напрямку руху, якщо протягом всього змагання використовується три і більше варіанти спеціальних ділянок з різними відрізками траси, а загальна кількість спеціальних ділянок протягом ралі не менш ніж вісім.

15.7. РЕТАРДЕРИ НА СПЕЦІАЛЬНИХ ДІЛЯНКАХ

15.7.1. На трасах СД можливо застосування ретардерів тільки при виконанні Організатором наступних зобов'язань:

- Ретардер повинен вільно проглядатися зі спортивного автомобіля на відрізку не менше 200 метрів. У випадку, коли це неможливо, на трасі під час змагання мають бути встановлені додаткові вказівники, на яких буде чітко вказано відстань, що лишилась до ретардера.
- Ретардер повинен бути відмічений в легенді (дорожній книзі) із роз'ясненням в Додатковому Регламенті або в Бюлетені щодо матеріалу, який застосовано для обладнання ретардера. Рекомендується віддавати перевагу солом'яним пресованим тюкам. У разі застосування автомобільних покришок, їх необхідно надійно з'єднувати болтами через шайби. Покришки вантажних автомобілів мають бути у кількості двох штук у пачці, покришки легкових автомобілів мають бути у кількості чотирьох штук у пачці. Для чіткого та контрастного виділення ретардерів із покришок, покришки повинні бути червоного та білого кольору та розміщуватися у пачці по черзі. У темний час доби елементи ретардера повинні маркуватися світловідбиваючими пристроями.
- Під час ознайомлення з СД ретардер має бути чітко відмічений на місцевості (контрастною фарбою на асфальті, конусами або чимось аналогічним на

грунті) таким чином, щоб під час ознайомлення були зрозумілі геометричні параметри проїзду.

- На місці встановлення ретардера, при проведенні СД, повинен знаходитись комісар або суддя факту, який має радіозв'язок з Директором змагання.

15.7.2. Якщо інше не передбачено затвердженим Планом безпеки, повинні використовуватись ретардери, що відповідають схемі, вказаній у Додатку VII.

15.8. ПРОГРАМА РАЛІ

Кожне змагання, яке включено до заліку Чемпіонату, має бути організовано таким чином, щоб від початку ознайомлення з трасою змагань до нагородження переможців проходило щонайбільше 3 дні, якщо інше не передбачено регламентом міжнародної серії, до якої входить змагання.

15.9. ПРЕС-КОНФЕРЕНЦІЇ

Організатором повинні бути проведені щонайменше дві офіційні прес-конференції (передстартова і заключна).

15.9.1. В передстартовій прес-конференції повинні брати участь офіційні особи ралі, переможці ралі попередніх років та інші персони за запрошенням організатора.

15.9.2. В заключній прес-конференції повинні обов'язково брати участь перші пілоти – призери ралі в абсолютному заліку та інші персони за запрошенням організатора. Відсутність на прес-конференції буде (може) розглядатися як прояв неспортивної поведінки.

СТАНДАРТНА ДОКУМЕНТАЦІЯ

16. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

Регламентуючі документи для міжнародних змагань, включених у залік офіційних серій FIA, повинні відповідати вимогам FIA. Для учасників паралельного заліку етапу Чемпіонату України повинні видаватися регламентуючі документи зразка FAU.

16.1. СТАНДАРТНІ ДОКУМЕНТИ FAU

Організатор має дотримуватись встановленого FAU стандартного формату та способу публікації наступних документів (див. Додаток II):

- Додатковий Регламент (електронна версія)
- Бюлетені (електронна та друкована версії)
- Гід по ралі 1 та/або 2 (електронна версія)
- Маршрутний лист (електронна та друкована версії)
- Дорожня книга (друкована версія)
- Книга сервісу (електронна та друкована версії)
- Карти Часу (друкована версія)
- Заявочні форми (електронна версія)
- Список заявлених учасників (електронна версія)
- Стартові відомості та результати ралі (електронна та друкована версії)
- Книга безпеки для Медіа (електронна та друкована версії), рекомендовано

16.2. ІНФОРМАЦІЯ ДЛЯ ГЛЯДАЧІВ

16.2.1. Організатор етапу Чемпіонату України з ралі повинен забезпечити до старту змагання випуск друкованої продукції для глядачів, яка включатиме в себе схему траси, графік змагання, пам'ятку безпеки, перелік екіпажів, джерело отримання попередніх результатів, проміжні результати в Чемпіонаті, а також іншу інформацію на розсуд Організатора.

16.2.2. Напередодні та протягом змагання Організатор етапу повинен забезпечити публікацію на офіційному сайті ралі наступної інформації:

- Програма та Додатковий Регламент змагання;
- Карта траси ралі;
- Маршрутний лист ралі;
- Випущені Організатором прес-релізи про хід ралі, в тому числі: перед стартом, по закінченні кожного Дня і після фінішу ралі;
- Інші офіційні документи ралі, в тому числі списки екіпажів і класифікації;
- Бюлетені та публічні рішення КСК.

16.2.3. Як виняток, по узгодженню з FAU, сторінка етапу може бути відкрита на офіційних сайтах FAU та/або Комітету ралі FAU або офіційному сайті Чемпіонату.

16.2.4. Протягом змагання Організатор етапу повинен забезпечити публікацію на офіційному сайт ралі та/або на іншому популярному ресурсі публікацію результатів проходження екіпажами Спеціальних Ділянок в режимі «онлайн».

16.3. МОВА

Стандартні документи FAU, особливо Додатковий Регламент та Бюлетені, мають бути написані українською мовою. Для міжнародних змагань рекомендується випуск документів англійською мовою.

16.4. ЕМБЛЕМА ЧЕМПІОНАТУ

Емблема Чемпіонату України з ралі та офіційна приписана емблема FAU повинні бути розташовані на обкладинках стандартних документів FAU, на будь-яких Бюлетенях і на першій сторінці неофіційних та офіційних результатів.

17. ДОДАТКОВИЙ РЕГЛАМЕНТ

17.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

17.1.1. Кожен етап Чемпіонату повинен проводитися згідно Додаткового Регламенту. Проект Додаткового Регламенту повинен обов'язково включати в себе розклад руху першого автомобіля, список Офіційних Осіб змагання, карту ралі та програму проведення ралі.

17.1.2. Додатковий Регламент повинен випускатись окремою книгою формату А5 та видаватись кожному екіпажу на передстартовій адміністративній перевірці.

17.1.3. Додаткові Регламенти видаються Організаторами відповідно до положень МСК FIA, НСК FAU, інших регламентуючих документів, перелічених у даному Регламенті, і повинні посилатися на відповідність МСК FIA, НСК FAU і даному Регламенту. Додатковий Регламент повинен відповідати Стандартному Регламенту змагання, включеного у залік Чемпіонату в якості його етапу, затвердженому FAU.

17.1.4. У Додатковий регламент етапу Чемпіонату України може бути включено окремий залік іншого багатоетапного змагання, в тому числі кубків автомобільних виробників, загальний регламент якого затверджується FAU за поданням Комітету ралі FAU.

17.2. РОЗКЛАД

17.2.1. Дві копії затвердженого Організатором проекту Додаткового регламенту (та його електронна копія), який готується Організатором на основі Стандартного регламенту етапу Чемпіонату України з ралі, повинні надійти у FAU щонайпізніше за 2 місяці до 1 Дня змагання.

17.2.2. Протягом щонайбільше двох тижнів після отримання проекту Додаткового Регламенту FAU повідомить Організатора про будь-які зміни, які повинні бути внесені, завізувати його та дозволити його публікацію.

17.2.3. Додатковий Регламент, карта регіону проведення ралі і розклад руху першого автомобіля повинні бути опубліковані щонайпізніше за 1 місяць до дати старту ралі.

17.2.4. Після отримання Свідоцтва Організатора від FAU всі зміни до Додаткового Регламенту можуть бути внесені тільки Бюлетенями, після згоди:

- FAU – до початку технічних перевірок, або
- Колегією Спортивних Комісарів – під час змагання.

17.2.5. Регламентуючі документи для міжнародних змагань, включених у залік офіційних серій FIA, повинні видаватися у терміни, встановлені для таких змагань FIA.

17.3. БЮЛЕТЕНІ

17.3.1. Бюлетені можуть бути випущені:

- Організаторами до початку Технічної Інспекції. Вони мають бути завізовані в FAU, крім змін маршруту та програми ознайомлення.
- Спортивними Комісарами протягом змагання, за винятком зміни маршруту, який може бути випущений Директором змагання.

17.3.2. Бюлетені мають бути надруковані на жовтому папері і повинні бути опубліковані (афішовані) на Офіційній дошці оголошень. На додаток, вони мають поширюватись за допомогою електронних засобів інформації (на сайті ралі).

17.3.3. Бюлетені повинні бути пронумеровані та датовані. Представники або члени екіпажів повинні підтвердити отримання Бюлетенів підписом, крім випадків, коли це фізично неможливо протягом ралі.

18. ДОРОЖНЯ КНИГА (ЛЕГЕНДА)

18.1. ОБОВ'ЯЗКОВИЙ МАРШРУТ

Всі екіпажі отримають Дорожню книгу (Легенду), що містить докладний опис обов'язкового маршруту, якого необхідно дотримуватись. Про будь-яке відхилення від маршруту буде повідомлено Спортивних Комісарів, які можуть накладати пеналізацію аж до виключення.

18.2. ВІДХИЛЕННЯ ВІД МАРШРУТУ

18.2.1. Під час руху Спеціальною Ділянкою екіпаж вважається таким, який відхилився від маршруту, якщо автомобіль повністю знаходиться за межами траси.

18.2.2. За ненавмисне відхилення від маршруту та коли не отримано ніякої переваги, екіпаж не каратиметься.

18.2.3. За ненавмисне відхилення від маршруту та коли отримано будь-яку перевагу, екіпаж може бути пеналізований часом, який Спортивні Комісари вважатимуть справедливим, з метою ліквідації отриманої переваги.

18.2.4. Не вважається відхиленням від маршруту, якщо після ненавмисного відхилення повернення на трасу відбувається в тому ж місці, де її було залишено.

18.3. ГОТОВНІСТЬ

Дорожня книга (Легенда) ралі повинна бути затверджена FAU щонайпізніше за 7 днів до дати старту ралі. Дорожня книга (Легенда) повинна випускатись окремою книгою формату А5 та видаватись кожному екіпажу на передстартовій адміністративній перевірці.

19. КНИГА СЕРВІСУ

На всіх Етапах Чемпіонату повинна випускатись окрема легенда для автомобілів сервісу, яка повинна містити повну інформацію про маршрут їхнього переміщення під час ралі, а також маршрути руху автомобілів від штабу ралі до місця проведення всіх технічних перевірок і тестового відрізу (можливо у

вигляді детальної карти або карти-схеми). Легенда для автомобілів сервісу випускається окремою книгою формату А5 та видається кожному екіпажу на передстартовій адміністративній перевірці в кількості 2-х примірників.

20. ПЛАН БЕЗПЕКИ

Найперший проект Плану Безпеки має бути представлений FAU щонайпізніше за 1 місяць до 1 Дня ралі. Цей проект повинен включати:

- повний маршрут ралі;
- уточнені деталі зон для глядачів та зон, які заборонено для відвідування публікою.

21. КАРТИ ЧАСУ

21.1. КОМПОНОВКА

21.1.1. Карта Часу має включати місця для записів стосовно контролю проходження дорожнього сектору та Спеціальної Ділянки. Окремий комплект контрольних карт має бути випущений, як мінімум, для кожної секції кожного Дня ралі. Повинні бути передбачені місця для штампів або підписів на контролях проходження, якщо такі є.

21.1.2. Обов'язкове застосування Контрольних карт (карнетів), які відповідають формі, наведеній у Додатку II. Листи контрольних карт повинні бути зразка FIA 2012 року.

21.2. ЗАПИСИ В КАРТІ ЧАСУ

Тільки відповідній офіційній особі дозволено робити записи в Контрольній карті вручну або за допомогою друкуючого пристрою, за винятком граф, «які заповнює член екіпажу».

21.3. ВІДСУТНІСТЬ ОКРЕМИХ ЗАПИСІВ

Відсутність штампів або підпису з будь-якого контролю проходження або відсутність записаного часу на контролі часу або не передача контрольної карти на кожному контролі (часу, проходження або регрупування) або на фініші ралі призведе до виключення відповідного екіпажу Директором змагання.

21.4. НОРМА ЧАСУ

Заданий час для проходження дистанції між двома послідовними контролями часу зазначено на Kartі часу.

21.5. ВІДОБРАЖЕННЯ ЧАСУ

Години й хвилини завжди будуть відображатися як 00 год. 01 хв. – 24 год. 00 хв., враховуватись будуть тільки хвилини, які пройшли. Протягом ралі офіційним часом буде Київський.

21.6. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

Кожен екіпаж:

- несе виключну відповідальність за свою Kartу Часу;
- відповідає за надання Kartі Часу (Контрольної карти) на різних контролях та за точність записів;
- відповідає за будь-які записи, які зроблено в його Kartі Часу. Відповідно, екіпаж зобов'язаний надавати свою Kartу Часу відповідній офіційній особі в необхідний час та перевіряти правильність часу, який було записано;
- зобов'язаний, в разі непогодження з часом, який було записано відповідною офіційною особою на будь-якому посту, висловити своє непогодження в протоколі посту та звернутися із заявою на ім'я Директора ралі до кінця поточної секції. В іншому разі екіпаж втрачає право на протест з приводу даного, невірно зафіксованого часу.

21.7. НЕВІДПОВІДНІСТЬ

Будь-яка розбіжність між часом, який записано в Карті Часу екіпажу, і часом, який записано в офіційних документах ралі, стане предметом розслідування Спортивних Комісарів, які винесуть остаточне рішення.

СТРАХУВАННЯ**22. СТРАХОВЕ ПОКРИТТЯ****22.1. ОПИС СТРАХОВОГО ПОКРИТТЯ**

Додатковий Регламент повинен докладно описувати страхове покриття, в тому числі поліси, які отримано Організатором або передбачено для екіпажів (опис ризиків та сум покриття).

22.2. ЦИВІЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ОРГАНІЗАТОРА

22.2.1. Організатор ралі забезпечує покриття цивільно-правової відповідальності власників автомобілів учасників змагання за шкоду життю, здоров'ю та майну третіх осіб у розмірі не менше 900 000 грн.

22.2.2. Страхування цивільної відповідальності повинно бути оформлене без шкоди будь-якому особистому страховому полісу, який був оформлений учасником ралі або будь-якою іншою особою, яка бере участь у змаганні.

22.2.3. Страхове покриття має бути, щонайменше, забезпечене для учасників ралі протягом тестової ділянки та згодом, під час руху в межах маршруту ралі від старту 1 Дня і до закінчення ралі або до моменту сходу або виключення з ралі. Автомобілі, які зійшли та прийняли Ре-старт наступного Дня, не вважатимуться такими, що зійшли, та будуть знаходитись під страховим покриттям.

22.3. ВИНЯТКИ ЗІ СТРАХОВОГО ПОКРИТТЯ

Машини сервісу та автомобілі ознайомлення, навіть ті, що позначено спеціальними емблемами, які видано організатором, не охоплені страховим полісом ралі.

22.4. ІНДИВІДУАЛЬНЕ СТРАХОВЕ ПОКРИТТЯ

Кожен член екіпажу повинен мати страховий поліс від нещасного випадку на суму щонайменше 50000 грн., дія якого розповсюджується на участь у змаганнях з автомобільного спорту.

ІДЕНТИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛІВ**23. РОЗПОДІЛ НОМЕРІВ**

Чемпіон України минулого року в абсолютному заліку отримує на наступний сезон № 1. У випадку, якщо Чемпіон не бере участі в змаганні етапу Чемпіонату, цей номер не надається нікому.

24. НОМЕРИ ЗМАГАНЬ

Організатори забезпечать кожен екіпаж наступними матеріалами, які мають бути закріплені на автомобілі встановленим чином до Технічної інспекції. За відсутність обох стартових номерів екіпаж може бути виключений із змагання.

24.1. ВАРІАНТИ РОЗМІЩЕННЯ**24.1.1. Дверні панно**

24.1.1.1. Для передніх дверей 2 панно, розміром 67 см x 17 см, враховуючи 1 см білої окантовки. Кожне з цих панно повинно включати місце для номера змагання, розміром 15 см x 15 см, яке повинно завжди бути в передній частині цього панно. При використанні номерів більш ніж 99 ширину даного місця може бути збільшено. Цифри будуть флуоресцентного жовтого кольору (PMS 803), заввишки 14 см з шириною штриха 2 см, на матовому чорному тлі. Залишок місця на дверному панно залишається для використання організатором.

24.1.1.2. Кожне панно має бути розміщено горизонтально біля переднього краю кожної передньої двері, з номером попереду. Верхня частина панно повинна бути розташована на відстані 7-10 см нижче нижньої частини вікна.

24.1.1.3. Жодні позначення, відмінні від кольорової гами автомобіля, не повинні бути розміщені в межах 10 см від панно.

24.1.2. Заднє вікно

Одне панно заднього скла, розміром максимум 30 см x 10 см, залишається для використання Організатором. Це панно має бути розміщене нагорі заднього скла, зі зсувом праворуч або ліворуч, як зазначено в Додатковому Регламенті. Поруч має знаходитись стартовий номер змагання флуоресцентного помаранчевого кольору (PMS 804), 14 см заввишки на прозорому тлі. Цей номер може бути світловідбиваючим та повинен бути видимим ззаду на рівні очей.

24.1.3. Бокові вікна

На бокових задніх вікнах будуть розміщені два номери заввишки 25 см з шириною штриха щонайменше 25 мм, флуоресцентного помаранчевого кольору (PMS 804), які можуть бути світловідбиваючими. Ці номери мають бути розміщені нагорі задніх бокових вікон разом з прізвищами водія та штурмана.

24.1.4. Панно даху

На етапах Чемпіонату на даху автомобіля розміщується 1 панно розміром 50 см x 52 см, верхньою частиною в бік переду автомобіля. Матово чорні номери змагання заввишки 28 см з шириною штриха 5 см будуть розміщені на матово білому тлі розміром 50 см x 38 см. Виготовлення та розміщення на автомобілях учасників панно даху є рекомендованим і обов'язковим за умови використання Організаторами змагання гелікоптерів.

24.1.5. Переднє панно

1 панно, яке вписується в прямокутник розміром 43 см x 21,5 см, повинно включати стартовий номер екіпажу та назву ралі.

24.2. РОЗТАШУВАННЯ НОМЕРІВ ТА РЕКЛАМИ

Розташування номерів та реклами вказане в Додатку VIII до цього Регламенту.

25. ПРІЗВИЩА ВОДІЯ ТА ШТУРМАНА**25.1. РОЗМІЩЕННЯ ТА РОЗМІР**

Прізвище та перша літера імені першого та другого пілотів, супроводжені національними прапорами тієї країни, Національною федерацією якої було видано ліцензію водія, мають бути нанесені на задньому боковому склі з обох боків автомобіля, поруч із стартовим номером. Написи мають бути зроблені шрифтом Helvetica білого кольору. Перші літери імені та прізвища мають бути великими, решта – малими. Висота великих літер має дорівнювати 60 мм, малих – 40 мм, товщина лінії – 10 мм. В обох випадках ім'я та прізвище першого пілота мають бути розташовані вище за ім'я та прізвище другого пілота (штурмана).

25.2. МОВА

Написи повинні бути виконані українською або англійською мовою, але обов'язково однією з них.

25.3. НАЦІОНАЛЬНИЙ ПРАПОР

Національний прапор наноситься для кожного члена екіпажу поруч з прізвищем. Національність водія визначається за державою, яка видала ліцензію.

25.4. ВІДСУТНІСТЬ ПРИЗВИЩ

За відсутність на автомобілі прізвища водія або національного прапора (крім випадків, коли в ході змагання задні бокові вікна автомобіля виявляються розбитими), учасник пеналізується грошовим штрафом, розмір якого повинен бути включений в Додатковий Регламент змагання.

26. РЕКЛАМА

Організатор зобов'язаний забезпечити кожен екіпаж комплектом офіційних наклейок етапу і включити в Додатковий Регламент змагання схему їх розташування. Протягом усього ралі офіційні наклейки повинні бути розташовані на автомобілі, при цьому вони повинні бути повністю відкриті. За порушення цієї вимоги учасник пеналізується грошовим штрафом, розмір якого повинен бути вказаний в Додатковому Регламенті змагання.

26.1. ОБМЕЖЕННЯ НА РЕКЛАМУ

26.1.1. Учасники можуть розміщувати на власних автомобілях будь-яку рекламу за умови, що ця реклама:

- дозволена законодавчими актами України та Регламентом Чемпіонату;
- не носить образливого характеру;
- не займає місця, зарезервовані для емблем та номерів змагання;
- не заважає видимості з місця водія.

26.1.2. Назва автомобільного виробника не може бути пов'язана з назвою ралі або розміщуватися в обов'язковій рекламі Організатора.

26.1.3. Всі літери назви спонсора змагання повинні бути щонайбільше тієї ж висоти та товщини штриха, що й літери назви ралі.

26.2. ОБОВ'ЯЗКОВА РЕКЛАМА ОРГАНІЗАТОРА

Рекламні місця на номерах змагання, які розташовані на дверних панно, призначені для реклами організаторів. Ця реклама є обов'язковою і не може бути відхилена учасниками. На панно номерів змагання та на даху автомобіля реклама повинна займати місце тієї ж ширини (50 см) та 14 см заввишки (або 2 x 7 см заввишки), розташоване вище та/або нижче за номери. Текст цієї реклами повинен бути чітко вказаний в Додатковому регламенті або, до дати закриття прийому заявок, в офіційному бюлетені.

26.3. НЕОБОВ'ЯЗКОВА (ДОДАТКОВА) РЕКЛАМА ОРГАНІЗАТОРА

26.3.1. Будь-яка інша реклама, запропонована організатором, може бути тільки додатковою. Відмова від цієї реклами не може призвести до збільшення плати за участь більш ніж вдвічі відносно тієї суми, яку встановлено з додатковою рекламою.

26.3.2. За відмову від додаткової реклами, яка стосується марки автомобіля, на учасника не може бути накладено додаткову плату за участь.

26.3.3. Учасники, які приймають додаткову рекламу організаторів, повинні залишити для неї місця, які вказані в Додатку до Додаткового Регламенту.

26.3.4. Для всіх автомобілів, що беруть участь у змаганнях, які проводяться у відповідності до НСК FAU, у верхніх кутах переднього скла розміщуються емблема FAU та емблема Чемпіонату України з ралі (розміром 10 x 10 см).

26.3.5. У разі виникнення спірних питань стосовно розміщення реклами, рішення приймає FAU.

ЗАЯВКИ

27. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ**27.1. КІЛЬКІСТЬ ПРИЙНЯТИХ ЗАЯВОК**

Максимальну кількість учасників етапу Чемпіонату буде визначено в Додатковому Регламенті, але не менше 50 автомобілів.

27.2. ПОДАЧА ЗАЯВКИ

Після затвердження у встановленому порядку Додаткового Регламенту Організатор змагання, включеного у залік Чемпіонату, за місяць до старту змагання публікує на офіційному сайті FAU (www.fau.ua) та на сайті Комітету ралі FAU Додатковий Регламент змагання і єдину офіційну форму FAU для можливості подачі заявки на участь у змаганні.

Заповнену форму заявки Представник висилає Організатору у порядку, встановленому в Додатковому Регламенті. При реєстрації під час адміністративної перевірки участь підтверджується офіційною формою. Форма заявки заповнюється друкованими літерами. Заявка, що не вміщує повної інформації або має неточні відомості, особливо по даним автомобіля, відхиляється. Відомості стосовно штурмана можуть бути надіслані пізніше, до дати, визначеної Додатковим регламентом.

Екіпаж та представник несуть відповідальність за відповідність спортивного автомобіля тому класу, в який його заявлено, та за його технічний стан протягом всього змагання.

27.3. ПОДАЧА КОМАНДНОЇ ЗАЯВКИ

Командні заявки затвердженої форми подаються окремо, по кожному командному заліку, при реєстрації з числа водіїв, попередньо заявлених, та повинні містити в собі: назву і дату змагання, відомості про водіїв, прізвище, ім'я, номер ліцензій водія, клас, номер технічного паспорту автомобіля та підписи Представника і всіх водіїв.

27.4. ОСТАННІЙ СТРОК ПОДАЧІ ЗАЯВОК

Попередня заявка повинна бути подана щонайпізніше за 8 діб до початку змагань. Сезонна заявка, якщо таку буде передбачено окремо, має бути подана щонайпізніше під час адміністративної перевірки першого етапу Чемпіонату.

27.5. ПРИЙОМ ЗАЯВКИ

Заявку на участь буде прийнято, тільки якщо вона супроводжується повним заявочним внеском. До цього вона вважається прийнятою умовно. Регламентом змагання може бути передбачене умовне прийняття заявок. Заявник має бути письмово сповіщений за допомогою електронної пошти про те, що його Заявку прийнято умовно, протягом дня, наступного за датою закінчення прийому Заявок.

27.6. ВІДМОВА В ПРИЙОМІ ЗАЯВКИ

Незважаючи на умови п.3.14 НСК ФАУ, яка дозволяє організатору змагання відмовити у прийомі заявки на участь, організатор не може відмовити у прийомі заявки на участь заявнику, який набрав не менше 30% від загальної суми очок, отриманих лідером попередньої класифікації Чемпіонату України з ралі або остаточній класифікації Чемпіонату України з ралі попереднього року, у випадку першого змагання Чемпіонату.

Якщо організатор змагання відмовляє у прийомі заявки, він повинен на протязі 48 годин повідомити про це заявника (якщо необхідно, зробити це через ФАУ), а також проінформувати ФАУ.

27.7. ВИПРАВЛЕННЯ В ЗАЯВОЧНІЙ ФОРМІ

Представник може вільно замінити автомобіль, вказаний в заявочній формі, на інший тієї ж групи та того ж класу до моменту Технічної Інспекції.

27.8. ДОЗВІЛ НАФ (ASN)

Іноземні Представники, водії та штурмани повинні мати дозвіл згідно Статті 3.9.4 МСК FIA.

27.9. ЗАМІНА ПРЕДСТАВНИКА ТА/АБО ЧЛЕНА ЕКІПАЖУ

Заміну Представника дозволено до дати закриття прийому заявок.

Одного члена екіпажу може бути замінено з дозволу:

- організаторів до початку адміністративної перевірки;
- Спортивних комісарів після початку цієї перевірки та перед публікацією списку екіпажів, допущених до старту.

Тільки FAU може дозволити заміну обох членів екіпажу.

27.10. ГАРАНТІЇ ПРЕДСТАВНИКА ТА ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ

Заявка є договором між Представником та Організатором. Заявка зобов'язує Представника взяти участь в ралі, а Організатора – виконати по відношенню до Представника всі положення НСК FAU, даного Регламенту та Додаткового Регламенту ралі. Фактом подання заявки учасник і водій підтверджують знання МСК FIA, НСК FAU, даного та Додаткового Регламентів, приймають встановлені умови без обмежень, зобов'язуються виконувати всі правила і вимоги МСК FIA, НСК FAU, офіційних осіб змагання та Організатора. Організатор не несе відповідальності за збитки та пошкодження, які спричинено учасникам та їхньому майну, за винятком випадків, що прямо передбачені даним Регламентом. Всі Екіпажі беруть участь в ралі на свій власний ризик. Своїм підписом в заявочній формі Представник та Екіпаж відмовляються від будь-яких прав на компенсацію витрат, які можуть виникнути в результаті події під час ралі. Ця відмова (від будь-яких прав на компенсацію витрат) відноситься до FAU та FIA (у випадку міжнародних змагань), Організатора, Офіційних осіб та інших учасників ралі.

28. ЗАЯВОЧНИЙ ВНЕСОК**28.1. ОГолошення заявочного внеску**

28.1.1. Розмір заявочного внеску встановлюється Організатором ралі та вказується в Додатковому Регламенті.

28.1.2. Учасники змагань повинні внести заявочні внески у вигляді добровільного внеску для розвитку автомобільного спорту згідно порядку, який встановлюється Додатковим Регламентом змагання.

28.2. ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ ДЛЯ ЧЕМПІОНАТУ УКРАЇНИ

Розмір внеску за участь у етапі Чемпіонату України не повинен перевищувати:

За екіпаж в класах WRC та RC1	6 500 грн.
За екіпаж в класі RC2	6 500 грн.
За екіпаж в класах N4 та RGT	6 000 грн.
За екіпаж в класі 4WD OPEN	5 500 грн.
За екіпаж в класах RC3, RC4 та RC5	4 000 грн.
За екіпаж в класі 2WD OPEN	4 000 грн.
За екіпаж в класі 2WD	3 500 грн.
За молодіжний екіпаж в національних класах (кожен член екіпажу віком до 25 років)	1 500 грн.
За жіночий екіпаж в національних класах	1 500 грн.
За участь команди	500 грн.

28.3. ПОВЕРНЕННЯ ЗАЯВОЧНОГО ВНЕСКУ

Заявочний внесок повністю повертається:

- кандидатам, чиї заявки відхилено;
- у випадку, якщо ралі не відбулося.

28.4. ЧАСТКОВЕ ПОВЕРНЕННЯ ЗАЯВОЧНОГО ВНЕСКУ

Якщо заявлений учасник з форс-мажорних обставин, належним чином перевірених FAU, не брав участі у змаганні, йому повертається 50% заявочного внеску.

28.5. ПІЗНЯ ПОДАЧА ЗАЯВКИ

При подачі заявки після дати закриття прийому заявок, заявочний внесок збільшується на 25 відсотків. При подачі заявки менш ніж за 72 години до початку змагань, заявочний внесок збільшується на 50 відсотків.

28.6. ДОДАТКОВІ ВНЕСКИ

Додаткові заявочні внески Організатору змагань, які визначені даним Регламентом та Додатковим Регламентом етапу, повинні бути внесені до закінчення адміністративних перевірок під загрозою відмови у старті.

АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ**29. РЕЄСТРАЦІЯ****29.1. ПРОЦЕДУРА ТА ОСОБЛИВОСТІ**

29.1.1. Програмою змагання повинна бути передбачена процедура реєстрації Екіпажів, що прибувають на змагання. Реєстрація екіпажів відбувається до ознайомлення з трасою ралі та не є адміністративною перевіркою.

29.1.2. Присутність членів екіпажу на реєстрації не є обов'язковою.

29.1.3. Видача маршрутних документів на ознайомлення відбувається після закінчення процедури реєстрації.

29.1.4. Рекомендовано на реєстрації надати документи, які контролюються на Адміністративних перевірках, з метою прискорення АП.

30. АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ**30.1. ПРОЦЕДУРА ТА ОСОБЛИВОСТІ**

30.1.1. Адміністративні перевірки – перевірки, які виконуються до старту, згідно розкладу, який вказано в Додатковому Регламенті ралі, та містять в собі:

- перевірку заявочних форм;
- перевірку ліцензій Представників та Водіїв;
- перевірку документів, які надають право на керування транспортними засобами Водіями;
- перевірку реєстраційних документів та полісу страхування цивільної відповідальності на автомобіль ознайомлення;
- перевірку наявності медичного допуску до змагань з автомобільного спорту;
- перевірку наявності у Водіїв полісів страхування від травм та нещасних випадків;
- для іноземних учасників – дозволу національної федерації.

У випадку, якщо вказані документи не відповідають вимогам FAU, Представник або Водій можуть бути не допущені до змагань.

З метою перевірки даних заявочних форм рекомендується на Адміністративній перевірці надавати державний реєстраційний документ на спортивний автомобіль, технічний паспорт спортивного транспортного засобу, виданого FAU, FIA або національною федерацією іншої країни державної реєстрації автомобіля (ASN), та діючий страховий поліс цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів.

30.1.2. Присутність членів екіпажу на адміністративних перевірках не є обов'язковою.

30.1.3. Запізнення на адміністративну перевірку в межах часу її проведення пеналізується Організатором виключно грошовим штрафом в межах 20% від заявочного внеску.

30.1.4. Запізнення на адміністративну перевірку після закінчення її проведення пеналізується Організатором грошовим штрафом в межах 50% від заявочного внеску або виключенням за рішенням Спортивних Комісарів.

30.1.5. Будь-якому екіпажу, який не пройшов адміністративну перевірку, буде відмовлено в старті.

ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ

31. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ТЕХНІЧНОЇ ІНСПЕКЦІЇ

31.1. ПРОЦЕДУРА ТА ОСОБЛИВОСТІ

31.1.1. Присутність членів екіпажу на Технічних Інспекціях не є обов'язковою.

31.1.2. Запізнення на Технічну Інспекцію в межах часу її проведення пеналізується Організатором виключно грошовим штрафом в межах 20% від заявочного внеску.

31.1.3. Запізнення на Технічну Інспекцію після закінчення її проведення пеналізується Організатором грошовим штрафом в межах 50% від заявочного внеску або виключенням за рішенням Спортивних Комісарів.

31.1.4. Будь-якому екіпажу, який не пройшов Технічну Інспекцію, буде відмовлено в старті.

31.1.5. Будь-який екіпаж, який відмовився надати автомобіль на будь-який техогляд протягом ралі, буде виключений зі змагання.

31.1.6. Представники екіпажу мають надати такі документи на спортивний автомобіль:

- державні реєстраційні документи;
- діючий поліс страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів перед третіми особами;
- технічний паспорт спортивного транспортного засобу, виданого FAU, FIA або національною федерацією іншої країни державної реєстрації автомобіля (ASN).

32. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ ДО СТАРТУ

32.1. ОМОЛОГАЦІЙНІ ФОРМИ

Екіпажі повинні представити повну форму омологації спортивного автомобіля.

32.2. ІДЕНТИФІКАЦІЯ

Технічний комісар може вимагати ідентифікувати автомобіль. Шасі та блоки циліндрів можуть бути марковані.

32.3. ГРАНИЧНИЙ ТЕРМІН

Після технічного контролю, якщо автомобіль визнано таким, що не відповідає технічному регламенту та/або регламенту безпеки, Спортивні Комісари можуть призначити термін, протягом якого автомобіль повинен бути приведений у відповідність, або відмовити в старті.

32.4. ПРЕДСТАВЛЕННЯ АВТОМОБІЛІВ

32.4.1. Заявлений автомобіль може бути представлений на Технічній Інспекції представником екіпажу та/чи команди.

32.4.2. Учасники ралі повинні пред'явити на Технічній Інспекції всі елементи одягу, призначеного для користування під час ралі. Його відповідність регламентації Додатку L FIA Розділу III буде перевірено. У випадку, коли елементи одягу не відповідають вимогам FIA, водії можуть бути не допущені до старту.

32.4.3. Всі автомобілі повинні видалити захисні пристрої піддону картера для проведення пломбування двигунів, коробок передач та диференціалів, якщо проводиться. Знятий захист повинен лишатися в автомобілі для зважування.

32.4.4. З дотриманням вимог безпеки дозволяється застосування на автомобілях класів «4WD OPEN», «2WD OPEN», «2WD», двох ручних вогнегасників сумарною масою 6 кг (4 + 2), які мають бути закріплені в салоні автомобіля у легкодоступних місцях згідно вимог додатку «J» до МСК FIA, або, при бажанні, системи пожежогасіння.

32.4.5. З дотриманням вимог безпеки та на основі отриманого листа від FIA з роз'ясненням для національних чемпіонатів, що альтернативні запчастини мають бути визнані місцевою федерацією, дозволяється застосування альтернативних запчастин із легкодоступних матеріалів, за умови, що така запчастина вже існує, схожа за проектом та будовою, має вагу, не меншу за визначену, та не дає ніякої конкурентоспроможної переваги. До таких запчастин можуть відноситись: передні крила, передні та задні бампери, пороги та спойлери повітряних розподільювачів, гальмівні диски альтернативних виробників. Мета цього рішення FIA – зменшення собівартості участі у етапах національних чемпіонатів.

32.4.6. Всі автомобілі національних класів повинні відповідати вимогам безпеки згідно додатку J МСК FIA та мати мінімальну вагу відповідно до робочого об'єму двигуна згідно таблиці:

Об'єм двигуна, см ³	до 1000	до 1150	до 1400	до 1600	до 2000
Мінімальна вага, кг	720	790	840	920	1000
Об'єм двигуна, см ³	до 2500	до 3000	до 3500	до 4000	
Мінімальна вага, кг	1080	1150	1230	1320	

У випадку, коли автомобілі не відповідають вказаним вимогам, вони можуть бути не допущені до старту.

32.5. РОЗКЛАД

Розклад прибуття на Технічну Інспекцію має бути опублікований в Додатковому Регламенті або Бюлетені.

32.6. МАРКУВАННЯ АГРЕГАТИВ

Маркування вузлів та агрегатів відбуватиметься згідно протоколу маркування нумерованими пломбами.

33. ТЕХНІЧНІ ІНСПЕКЦІЇ ПРОТЯГОМ РАЛІ

33.1. ДОДАТКОВІ ПЕРЕВІРКИ

Додаткові перевірки елементів безпеки, в тому числі одягу, а також автомобіля, можуть бути виконані в будь-який час ралі після старту 1 Дня.

33.2. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЕКІПАЖІВ

33.2.1. Екіпаж відповідає за технічну відповідність свого автомобіля під час всієї тривалості ралі. У випадку, коли автомобіль в будь-який момент змагання не буде відповідати технічним вимогам, екіпаж може бути виключеним із змагання.

33.2.2. Якщо ідентифікаційні марки (див. Статтю 32.6.) нанесені, тільки екіпаж відповідає за зберігання цілісності цих марок до кінця ралі. В разі їхньої втрати екіпаж може бути виключеним із змагання.

33.2.3. Екіпаж також відповідає за те, щоб всі частини автомобіля, зняті під час перевірки, були правильно встановлені на місце.

33.2.4. Факт будь-якого обману, який буде викрито, в тому числі надання оригінальних та недоторканих ідентифікаційних марок, які було порушено або підроблено, може привести до виключення екіпажу із змагання.

33.2.5. Екіпаж, який протягом ралі потрапив у будь-яку аварію, що призвела до сходу, під загрозою грошового штрафу зобов'язаний до закінчення змагання надати свій автомобіль для огляду Технічному Комісару змагання.

34. ФІНАЛЬНІ ПЕРЕВІРКИ

34.1. ФІНАЛЬНИЙ ЗП

Як тільки кожен екіпаж фінішує, він повинен завести свій автомобіль в Закритий Парк (ЗП), де вони залишаються до відкриття ЗП за рішенням Спортивних Комісарів.

34.2. ВИБІР АВТОМОБІЛІВ

Повний технічний контроль, який включає розборку автомобілів, може бути здійснено або внаслідок протесту, або за рішенням Спортивних Комісарів.

34.3. КОМПОНЕНТИ, ЯКІ ПІДЛЯГАЮТЬ ПЕРЕВІРЦІ

На фінальній Технічній Інспекції здійснюються перевірки тих компонентів, на які вкажуть Спортивні Комісари.

34.4. ЧАС, ВІДВЕДЕНИЙ ДЛЯ ФІНАЛЬНОЇ ТЕХНІЧНОЇ ІНСПЕКЦІЇ

Згідно з Додатковим Регламентом часовий інтервал від моменту прибуття автомобілів на фінальну Технічну Інспекцію та моментом реєстрації Попередньої Фінальної Класифікації не повинен бути менше двох годин.

34.5. ВІДСТРОЧЕНА ПОГЛИБЛЕНА ФІНАЛЬНА ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ

34.5.1. У випадку подання Представником заяви про відстрочення перевірки, яка потребує розбирання будь-якого агрегату, до моменту виникнення необхідності такого розбирання у відповідних умовах, її задоволення, рішенням Спортивних комісарів, можливе у випадку:

- відсутності належних умов для розбирання агрегату в місці проведення змагання;
- наявності технічної можливості опломбування даного агрегату індивідуальною або номерною пломбою з відміткою в техпаспорті FAU.

Рішення про відстрочення перевірки на останньому етапі Чемпіонату не приймається.

34.5.2. Зняття індивідуальної або номерної пломби здійснюється виключно уповноваженим представником FAU, який направляється за письмовим запитом та за рахунок Представника.

34.5.3. При знятті пломби уповноважений представник FAU здійснює перевірку:

- цілісності пломби та відсутності ознак її пошкодження або знімання;
- відповідності автомобіля по всіх протестах, поданих з моменту опломбування;
- повної перевірки відповідності, якщо таке рішення приймалося Спортивними комісарами змагання з моменту опломбування.

Про зняття пломби робиться відмітка у технічному паспорті автомобіля та відповідний акт у 3 екземплярах направляється FAU.

34.5.4. При виявленні уповноваженим представником FAU при перевірці або під час змагання, невідповідності автомобіля вимогам п. 34.5.3., результати попередніх етапів для цього екіпажу будуть анульовані, враховуючи етап, на якому було встановлено пломбу, в порядку, встановленому FAU.

34.5.5. При виявленні уповноваженим представником FAU при перевірці або під час змагання, відсутності відповідної пломби відстроченої перевірки на опломбованому агрегаті, результати попередніх етапів для цього екіпажу будуть анульовані, враховуючи етап, на якому було встановлено пломбу.

34.5.6. Вище описані правила зняття пломб і перевірки відповідності, обов'язкові до виконання для автомобілів, які попали до числа призерів.

ДОРОЖНІЙ РУХ**35. ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ РУХУ****35.1. ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА**

35.1.1. Екіпажі повинні завжди дотримуватись вимог Правил Чесної Гри FAU.

35.1.2. Автомобілі, які знаходяться під режимом закритого парку, можуть бути приведені до руху виключно екіпажем або офіційними особами. В будь-який інший час змагання будь-хто може штовхати автомобіль руками. Приведення автомобіля до руху у будь-який спосіб, крім власного хода та штовхання руками, є забороненим і може привести до виключення екіпажу із змагання.

35.1.3. Показові «обертання» автомобіля на обмеженому майданчику можуть бути виконані тільки тоді, коли це дозволено Регламентом ралі.

35.1.4. Екіпажі повинні завжди рухатись Спеціальною Ділянкою в напрямку, вказаному в Дорожній книзі, під загрозою виключення, оголошеного Директором ралі. Ця вимога стосується також ділянки траси від фінішу СД до кінця зони відмітки на СД.

35.2. ПЕРЕВИЩЕННЯ ШВИДКОСТІ ПІД ЧАС РАЛІ

Перевищення швидкості під час ралі призводить до накладення пеналізації у вигляді відповідного штрафу згідно наступної шкали:

перше порушення	50 грн. за кожен км перевищення
друге порушення	100 грн. за кожен км перевищення
третє порушення	часовий штраф 5 хвилин

35.3. ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ

35.3.1. Протягом всього ралі екіпажі зобов'язані неухильно дотримуватись Правил Дорожнього Руху України.

35.3.2. У випадку порушення правил дорожнього руху (ПДР), скоєного екіпажем, що бере участь в ралі, співробітник поліції уповноважений здійснювати контроль за дотриманням ПДР або призначена для контролю ПДР офіційна особа, які помітили порушення, повинні інформувати про це порушника таким само чином, як і звичайних учасників дорожнього руху.

35.3.3. Якщо співробітник поліції, уповноважений здійснювати контроль за дотриманням ПДР) вирішить не зупиняти водія, що порушив правила, він може вимагати застосування до нього пеналізації, встановленої Додатковим Регламентом ралі наступним чином:

- повідомлення про порушення повинно бути зроблене через офіційні канали в письмовій формі до реєстрації тимчасової заключної класифікації;
- викладені факти повинні бути достатніми для ідентифікації водія, що порушив, за будь-яких сумнівів. Місце та час порушення повинні бути уточнені.

35.3.4. Факти порушення ПДР не повинні допускати розбіжних інтерпретацій. За будь-яке зафіксоване порушення ПДР Спортивні Комісари можуть накласти на екіпаж грошову або часову пеналізацію на власний розсуд.

36. ОЗНАЙОМЛЕННЯ**36.1. АВТОМОБІЛІ ОЗНАЙОМЛЕННЯ**

Автомобіль, на якому проводиться ознайомлення, обов'язково повинен мати на лобовому та задньому склі спеціальну наклейку, видану Організатором ралі. Можуть використовуватись автомобілі, які відповідають наступним вимогам, крім виключних випадків, дозвіл на які дає Організатор.

36.2. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ДО АВТОМОБІЛІВ ОЗНАЙОМЛЕННЯ

На будь-якому автомобілі, що використовується для ознайомлення, дозволено:

- установку захисту під кузовом (який відповідає регламентації для Групи N);
- установку двох додаткових дорожньо-омологованих передніх фар;
- установку бортового навігаційного обладнання.

Під час ознайомлення екіпаж може використовувати «легку» систему внутрішнього зв'язку (без шоломів).

36.3. СТАНДАРТНІ АВТОМОБІЛІ

Можуть бути використовувані будь-які не модифіковані стандартні автомобілі, які пропонуються для продажу широкому споживачеві.

36.4. ПІДГОТОВЛЕНІ АВТОМОБІЛІ

Під час ознайомлення можуть використовуватись спеціально підготовлені автомобілі, які відповідають вимогам для Групи N.

36.5. ШИНИ ДЛЯ ОЗНАЙОМЛЕННЯ

Шини, які використовуються для ознайомлення, повинні бути дорожньо-омологованими, серійно виробленими шинами для асфальту з наступним маркуванням на боковій частині шини, що нанесено заводом-виробником:

- кола, в якому проставлено літеру «E», згідно Правил ЄСК ООН;

або

- скорочення «DOT» згідно вимогам безпеки стандартів США.

Особливості використання шин для ознайомлення враховуються Організатором змагання і обумовлюється в Додатковому регламенті змагання, в тому числі використання шин для гравію під час ознайомлення.

36.6. ОБМЕЖЕННЯ ОЗНАЙОМЛЕННЯ

36.6.1. Ознайомлення з трасою змагань до його офіційного початку забороняється під загрозою відмови у старті. Учасники змагань не мають права з'являтися на трасі спеціальних ділянок, за винятком Супер Спеціальної Ділянки, протягом одного місяця до офіційного початку ознайомлення.

36.6.2. Схема регіону проведення ралі, з окресленням місцевості, в якій пролягатимуть траси спеціальних ділянок, має бути опублікована Організатором етапу щонайпізніше за місяць до початку ознайомлення. Будь-який водій та/або його штурман, який відвідує регіон проведення ралі в будь-який час, відмінний від часу проведення ралі, повинен письмово повідомити про це Організатора та FAU перед його відвідуванням, крім тих випадків, коли водій / штурман мешкає в цій області.

36.6.3. Під час ознайомлення з трасою будь-якої спеціальної ділянки забороняється рух у напрямку, відмінному від того, який вказано у карті ознайомлення. Кожен випадок порушення цього правила буде пеналізовано штрафом у розмірі 100 грн., якщо інше рішення не приймуть Спортивні Комісари змагання.

36.6.4. У виняткових випадках, з дозволу FAU, може бути розглянуто питання про участь у змаганні водіїв, задіяних у процесі підготовки етапу.

36.7. ПРОВЕДЕННЯ ОЗНАЙОМЛЕННЯ

36.7.1. Будь-яка спеціальна ділянка повинна бути відкрита для ознайомлення щонайменше дві години.

36.7.2. Ознайомлення з трасою змагань не повинно тривати більше ніж 12 годин на добу.

36.7.3. Ознайомлення з трасою спеціальної ділянки в двох напрямках, коли траса маршруту ралі буде проходити у зворотному напрямку згідно Дорожньої книги (Легенди) під час проведення змагання, проводиться в різний час, чітко за розкладом, або під «конвоєм».

36.7.4. Рекомендується публікація скороченої легенди проїзду (повернення) з фінішу на старт кожної СД для можливого скорочення кілометражу пробігу і часу при ознайомленні.

36.7.5. Документи щодо траси змагань повинні видаватися учасникам щонайпізніше за дві години до офіційного початку ознайомлення.

36.8. ПІДГОТОВКА ТРАСИ

Для проведення ознайомчих днів Організаторам етапів Чемпіонату приписано обов'язково здійснити розмітку трас СД ралі з використанням всіх знаків-символів, передбачених в Дорожній книзі (Легенді).

Діаметр тимчасових знаків ознайомлення має дорівнювати щонайменше 20 см.

36.9. РОЗКЛАД ОЗНАЙОМЛЕННЯ

Ознайомлення повинно проходити згідно розкладу, встановленого Організатором. Розклад повинен передбачати граничний термін здачі Контрольної Карти ознайомлення в Секретаріат. Не надання даної Контрольної Карти ознайомлення може привести до відмови у старті.

36.10. ДОТРИМАННЯ РОЗКЛАДУ

Після закінчення ознайомлення представникам та водіям заборонено пересуватися (за винятком пішої ходи) маршрутами СД ралі без спеціального дозволу від Директора змагання.

36.11. КІЛЬКІСТЬ ПРОЇЗДІВ

Ознайомлення з трасою ралі повинно проводитись з обов'язковим обмеженням кількості проїздів кожною СД, до двох разів на етапах Чемпіонату, із суддівським контролем виконання цих умов (відміткою в спеціальній контрольній карті ознайомлення). Для контролю кількості проїздів на Старті та на СТОПі кожної СД розташовуються маршали, які роблять відповідні записи. Такі перевірки повинні бути проведені на кожній СД. Контрольна Карта ознайомлення має бути здана в Секретаріат ралі щонайпізніше в термін, вказаний в Програмі ралі. Участь в ознайомленні розглядається як елемент безпеки, тому екіпаж, який не проїхав будь-яку СД щонайменше 1 раз, не буде допущений до старту.

36.12. ШВИДКІСТЬ ПІД ЧАС ОЗНАЙОМЛЕННЯ

36.12.1. Організатор може ввести обмеження швидкості на СД. Ця інформація повинна бути внесена в Додатковий регламент та/або Дорожню книгу.

Організаторам змагання рекомендується встановлювати таблички зі знаками обмеження швидкості, діаметр яких дорівнює щонайменше 20 см, в небезпечних місцях (наприклад, на вузьких місцях, місцях близького розташування місць перетинання із зустрічним транспортом, тощо).

36.12.2. Під час ознайомлення Правила Дорожнього руху України повинні неухильно виконуватись, безпека та права інших учасників руху повинні поважатися. Факти порушень будуть передані Спортивним Комісарам для прийняття відповідного рішення.

36.12.3. За порушення ПДР під час ознайомлення з трасою ралі встановлено такі додаткові внески організатору змагань:

- за перевищення швидкості:

перше порушення 50 грн. за кожен км перевищення

друге порушення 100 грн. за кожен км перевищення

третє порушення 150 грн. за кожен км перевищення

кожне наступне порушення 250 грн. за кожен км перевищення

- за інші порушення ПДР розмір внеску встановлюється Спортивними Комісарами.

36.12.4. Будь-які факти порушень вимог стосовно ознайомлення будуть розглянуті Спортивними Комісарами, які встановлять необхідну пеналізацію. Всі відмічені порушення будуть афішовані на Офіційній дошці оголошень змагання.

Штрафи, пов'язані з порушенням під час ознайомлення, залишаються у Організатора змагань.

У випадку, коли потенційний учасник змагань став винуватцем ДТП під час ознайомлення з трасою ралі, рішенням Спортивних Комісарів він може бути недопущеним до змагання.

Під час проведення ознайомлення, для уникнення можливого неоднозначного трактування поведінки екіпажу та/або третіх осіб, рекомендовано використання відеореєстраторів.

36.13. СЕРВІС ПІД ЧАС ОЗНАЙОМЛЕННЯ

Під час ознайомлення сервіс машин ознайомлення може здійснюватися щонайбільше двома механіками команди з використанням автомобіля, який несе все необхідне бортове обладнання сервісу. З цією метою організаторами буде випущена перепустка на окремий транспортний засіб. Цей транспортний засіб не може рухатися по СД з будь-якою метою, крім евакуації автомобіля ознайомлення.

ТЕСТОВА ДІЛЯНКА

37. ТЕСТОВА ДІЛЯНКА

37.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

На етапах Чемпіонату України, у разі необхідності та при наявності побажань учасників Організатор може організувати Тестову ділянку. Місце проведення, час ознайомлення та розклад роботи Тестової ділянки має бути опубліковано в Додатковому Регламенті або Бюлетені.

37.2. ПРОВЕДЕННЯ ТЕСТОВОЇ ДІЛЯНКИ

37.2.1. У разі організації Тестової ділянки, її довжина повинна дорівнювати 2 – 5 км. Дорожнє покриття Тестової ділянки має бути схожим на дорожнє покриття траси ралі.

37.2.2. Траса Тестової ділянки може використовувати частину СД, що входить у маршрут ралі, але виключно у протилежному напрямку. На трасі Тестової ділянки повинні дотримуватися всі заходи по забезпеченню безпеки, в тому числі і стосовно екіпіровки екіпажів.

КОНТРОЛІ

38. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

38.1. ПОЗНАЧЕННЯ КОНТРОЛІВ

Всі Контролі, тобто контролі часу та проходження, Зони контролів старту та фінішу спеціальних ділянок, Регрупінгу та Нейтралізації, будуть позначені через стандартизовані знаки, з дотриманням зображень та відстаней, які вказано в Додатку І.

38.2. ОБМЕЖУВАЛЬНІ БАР'ЄРИ

Зона контролю щонайменше протягом 5 метрів до й після посту контролю має бути захищеною бар'єрами або сигнальними стрічками, щоб дозволити екіпажам та персоналу посту без перешкод виконати процедуру відмітки.

38.3. ЗОНИ КОНТРОЛЮ

Зону між першим жовтим попереджувальним знаком та бежевим фінальним знаком з трьома поперечними смугами розглядають як Зону контролю.

38.4. ЧАС ЗУПИНКИ В ЗОНАХ КОНТРОЛЮ

Під загрозою грошового штрафу екіпажі повинні залишити зону контролю відразу після виконання операцій контролю.

38.5. ГОТОВНІСТЬ ДО РОБОТИ

38.5.1. Контролі повинні бути готові до роботи за 30 хвилин до ідеального часу проходження першого автомобіля, що змагається.

38.5.2. Якщо Директор змагання не вирішить інакше, контролі припинять роботу після ідеального часу проходження останнього автомобіля, що змагається, плюс часу виключення (максимально допустиме запізнення, яке потягне за собою виключення з гонки), але не раніше прибуття автомобіля «мітла».

38.6. ПОСЛІДОВНІСТЬ КОНТРОЛІВ ТА НАПРЯМОК РУХУ

38.6.1. Екіпажі зобов'язані, під загрозою виключення, отримати відмітку на всіх Контролях в правильній послідовності та в напрямку маршруту ралі.

38.6.2. Під загрозою виключення заборонено повторно в'їжджати в зону контролю.

38.7. КОМАНДИ (ІНСТРУКЦІЇ) СУДДІВ

38.7.1. Екіпажі зобов'язані підкорюватись командам відповідальних офіційних осіб будь-яких Контролів. Відмова від виконання таких команд може бути приводом для виключення із змагання.

38.7.2. Всі офіційні особи Контролів мають бути чітко розпізнаними. На кожному Контролі Начальник посту повинен носити відповідний жилет.

38.8. ЗОНИ ЗМІ

38.8.1. Огороджену бар'єром зону ЗМІ буде встановлено до жовтого знаку контролю часу в Парках Сервісу, Віддалених Сервісних Парках, парках Регрупуінгу, в Закритому Парку перед процедурою подіуму на Фініші.

38.8.2. Доступ до цієї зони ЗМІ повинен бути обмежений персоналом, який має відповідну ідентифікацію.

39. КОНТРОЛЬ ПРОХОДЖЕННЯ

На цих контролях, позначених знаками, які показані в Додатку I, офіційні особи повинні просто поставити штамп та/або підпис в Контрольній карті, не вказуючи час проходження, як тільки її буде передано екіпажем.

40. КОНТРОЛЬ ЧАСУ**40.1. ДІЇ**

На цих контролях офіційні особи будуть відмічати в Контрольній карті час, в який цю Карту було передано екіпажем. Хронометраж буде вестись за повними хвилинами, що скінчились.

40.2. ПРОЦЕДУРА РЕЄСТРАЦІЇ

40.2.1. Процедура реєстрації починається в мить проходження автомобілем вхідного знаку зони контролю часу.

40.2.2. Між вхідним знаком зони контролю та постом контролю екіпажу, під загрозою грошового штрафу, заборонено зупинятися з будь-яких причин або рухатися ненормально повільно.

40.2.3. Хронометраж та відмітка часу в Контрольній карті можуть здійснюватися тільки в тому випадку, коли обидва члени екіпажу та автомобіль знаходяться в зоні контролю.

40.2.4. Час відмітки відповідає точному моменту, коли один з членів екіпажу передає Контрольну карту відповідному комісару.

40.2.5. Далі, або вручну, або за допомогою друкуючого приладу відповідний комісар відмічає в Контрольній карті дійсний час, коли було подано Контрольну карту, й нічого більше.

40.2.6. Ідеальний час відмітки – це час, який отримано при додаванні часу, наданого для проходження дорожнього сектора, до часу старту на цей сектор. Ці часи виражаються з точністю до хвилини.

40.2.7. Тільки екіпаж несе відповідальність за ідеальний час відмітки. Екіпаж може подивитись на офіційний годинник на столі контролю. Комісари (маршали) не можуть надавати екіпажу жодної інформації (консультації) щодо цього ідеального часу відмітки.

40.2.8. Екіпаж не буде пеналізовано, якщо автомобіль в'їхав в зону контролю протягом ідеальної хвилини відмітки або попередньої хвилини.

40.2.9. Екіпаж не буде пеналізовано за запізнення, якщо передача Контрольної карти відповідному комісару відбувається протягом ідеальної хвилини відмітки.

40.2.10. Будь-яка відмінність між реальним часом відмітки та ідеальним буде пеналізована наступним чином:

- за запізнення: 10 секунд за хвилину або частку хвилини;
- за випередження: 1 хвилину за хвилину або частку хвилини.

40.2.11. На контролях часу організатори можуть дозволити екіпажам відмічатися з випередженням за умови, що цей пункт викладено в Додатковому регламенті ралі або вказано у відповідному Бюлетені. Тим не менш, в Контрольну карту буде записано розрахунковий час згідно розкладу ралі, а не фактичний час відмітки.

43.2.12. Якщо з'ясується, що екіпаж порушив вище означені правила процедури контролю, Старший комісар посту контролю часу повинен направити письмовий рапорт з цього приводу Директору змагання.

40.3. КОНТРОЛЬ ЧАСУ НА СТАРТІ СД

Якщо за постом контролю часу слідує Старт СД, буде застосовуватись наступна процедура:

40.3.1. На посту контролю часу відповідний комісар запише в Контрольній карті час відмітки екіпажу та передбачений час старту на наступний дорожній сектор. Тут повинен бути 3-хвилинний інтервал, аби дозволити екіпажу підготуватись до старту. Якщо два чи більше екіпажі з'являться на пост контролю часу перед Стартом СД в одну й ту саму хвилину, попередній час старту на цей СД їм буде дано в порядку їхньої послідовності прибуття на попередній пункт контролю часу. Якщо час прибуття на попередній пункт контролю часу ідентичний, буде взято до уваги час наступного попереднього поста контролю часу, і так далі.

40.3.2. Негайно після отримання відмітки на посту контролю часу автомобіль, що змагається, повинен проїхати на пост Старту СД. Відповідальний комісар цього посту запише в Контрольну карту час, запланований для старту на СД, який зазвичай співпадає з передбаченим часом старту на СД (й на дорожній сектор), що був записаний в Контрольній карті часу на посту контролю часу. Після того він дає старт екіпажу згідно з процедурою, яку викладено в даному Регламенті (див. Статтю 44.2 цього Регламенту).

40.3.3. Якщо внаслідок інциденту існує різниця між двома записами часу, перевага віддається часу старту на СД, якщо Спортивні Комісари не приймуть іншого рішення.

41. ВИКЛЮЧЕННЯ ЧЕРЕЗ ЗАПІЗНЕННЯ**41.1. МАКСИМАЛЬНО ДОЗВОЛЕНЕ ЗАПІЗНЕННЯ**

Будь-яке запізнення більш ніж на 15 хвилин до ідеального часу, між двома постами контролю часу, або запізнення, яке перевищує 30 хвилин, в кінці кожної секції та/або Дня ралі, або сумарне запізнення по всьому ралі, яке перевищує 30 хвилин, призведе до виключення екіпажу з ралі Директором змагання. При підрахунку часу для такого виключення береться до уваги тільки фактичний час запізнення, а не час пеналізації (10 секунд за 1 хвилину). Втім екіпажі можуть прийняти Ре-старт згідно умов Статті 54 цього Регламенту.

41.2. ПЕРЕДЧАСНЕ ПРИБУТТЯ

Передчасне прибуття (випередження) за жодних обставин не зменшить запізнення, яке враховується для виключення.

41.3. ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ВИКЛЮЧЕННЯ

Виключення за перевищення максимально дозволеного запізнення може бути оголошено тільки в кінці секції або Дня.

42. КОНТРОЛЬ ПЕРЕГРУПУВАНЬ**42.1. ПРОЦЕДУРА ВХОДУ ДО ЗОНИ РЕГРУПІНГУ**

42.1.1. Прибувши на пост контролю Регрупінгу, екіпажі отримують інструкції щодо їхнього часу старту. По тому вони повинні провести свої автомобілі безпосередньо в зону Закритого Парку. Двигуни мають бути вимкнені, а екіпажі повинні залишити Закритий Парк.

42.1.2. Якщо парк Регрупінгу не перевищує 15 хвилин, екіпажі можуть залишатися в цьому парку Регрупінгу.

42.2. ПРОЦЕДУРА ВИХОДУ З ЗОНИ РЕГРУПІНГУ

Після проведення Регрупінгу (ущільнення каналу) протягом Дня, автомобілі повинні стартувати в порядку, в якому вони почали попередню секцію.

СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ**43. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

Для етапів Чемпіонату України з ралі виконання всіх правил безпеки, рекомендованих FAU, є обов'язковим.

43.1. ХРОНОМЕТРАЖ

На СД хронометраж буде вестись з точністю до 1 десятої секунди.

43.2. ВІЌД НА СД СПОСТЕРІГАЧІВ

При виконанні своїх обов'язків в'їзд Спостерігачів FAU на трасу спеціальної ділянки має відбутись щонайпізніше за 30 хвилин до часу старту автомобіля траси (безпеки) (автомобіль №00). Делегат безпеки FAU може мати пізніший час в'їзду на спеціальні ділянки. Якщо на трасі спеціальної ділянки їх наздожене автомобіль №00, вони повинні зупинитися, припаркувати автомобіль та очікувати проходження автомобіля «мітли», перш ніж поновити рух.

43.3. ЕВАКУАЦІЯ ГЕЛІКОПТЕРОМ

Присутність гелікоптеру не звільняє від обов'язку планувати евакуацію наземним шляхом, в присутності кваліфікованого доктора реаніматора, при нещасному випадку, який потребує інтенсивного лікування під час транспортування.

44. ПОЧАТОК СПЕЦІАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ**44.1. ПОСТ СТАРТУ СД**

Спеціальні Ділянки будуть починатися стартом з місця автомобіля, що знаходиться на лінії старту.

44.2. ПРОЦЕДУРА СТАРТУ

44.2.1. На етапах Чемпіонату України з ралі обов'язкове застосування електронної системи старту. Вона має бути ясно видимою екіпажу, що знаходиться на лінії старту, та може бути представлена як електронна система старту зі зворотнім відліком часу, яка повинна бути синхронізована з системою стартових сигналів і повинна мати електричний зв'язок з приладом, розташованим на стартовій лінії і фіксуючим факт перетину автомобілем стартової лінії до стартового сигналу (фальстарту). В будь-якому разі система повинна бути описана в Додатковому Регламенті змагання.

44.2.2. В разі виходу з ладу електронного приладу фіксації фальстарту повинен вестись окремий протокол фальстарту, в якому ручним хронометром ведеться хронометраж фактичного початку руху автомобіля. Комісар-хронометрист повинен знаходитись спиною до сигналів старту (електронних або ручних) на рівні заднього крила автомобіля, що стартує.

44.3. РУЧНА ПРОЦЕДУРА СТАРТУ

В разі необхідності використання ручної процедури комісар запише час, передбачений для старту даного автомобіля, в Контрольну карту Спеціальної Ділянки (години та хвилини). Він передає цей документ назад екіпажу та голосно почне зворотній відлік: 30" - 15" - 10" та останні п'ять секунд одна за одною. По закінченні останніх п'яти секунд буде поданий сигнал старту. Бажано дублювати останні п'ять секунд сигналами пальців руки.

44.4. ВІДКЛАДЕНИЙ СТАРТ ЧЕРЕЗ ПОМИЛКУ ЕКІПАЖУ

44.4.1. В разі пізнього старту, який було відкладено за вини екіпажу, відповідний комісар запише новий час, а пеналізація буде дорівнювати 1 хвилині за хвилину або частку хвилини запізнення.

44.4.2. Екіпаж, під загрозою виключення, повинен стартувати на Спеціальну Ділянку вчасно та згідно з чергою, встановленою для цього екіпажу.

44.4.3. Будь-який автомобіль, що не залишив зону старту протягом 20 секунд після сигналу старту, буде виключений та негайно прибраний до безпечного місця.

44.5. ЗАТРИМКА СД

Якщо проведення СД було затримано більш ніж на 20 хвилин, щонайменше один «автомобіль траси (безпеки)», обладнаний системою сповіщення глядачів, повинен пройти трасою СД перед проїздом наступних автомобілів, що змагаються, з метою проінформувати публіку про те, що СД збираються поновити. В якості альтернативи (в іншому випадку) СД повинна бути відмінена та переведена в дорожній режим.

44.6. ПОМИЛКОВИЙ СТАРТ (ФАЛЬСТАРТ)

Фальстарт, зокрема старт раніше подачі сигналу старту, буде пеналізовано наступним чином:

перше порушення	10 секунд;
друге порушення	1 хвилина;
третє порушення	3 хвилини;
наступні порушення	5 хвилин.

Якщо перший фальстарт протягом змагання було здійснено раніше ніж за 10 секунд до часу старту, такий фальстарт буде розглядатися як умисний (не

спортивна поведінка з метою отримання переваги) і підлягає окремому розгляду Спортивними Комісарами.

Ця пеналізація не виключає накладення Спортивними Комісарами більш суворої пеналізації, якщо вони вважатимуть це за необхідне.

45. ФІНІШ СПЕЦІАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ

45.1. ФІНІШНА ЛІНІЯ

Спеціальні Ділянки закінчуються фінішем з ходу. Зупинку між жовтим попереджувальним знаком та знаком «СТОП» заборонено. Про будь-яке порушення буде повідомлено Спортивним Комісарам. Хронометраж буде вестись на фінішній лінії з використанням фотофінішу з друкуючим приладом та буде дубльований хронометрами, що не мають друкуючого приладу. Повинні вестись два окремі протоколи хронометражу фінішу, основного та дублюючого хронометражного приладу.

В разі виходу з ладу електронного фіксуючого приладу, Спортивні Комісари мають право підбити підсумки даної СД за протоколами резервного (дублюючого) хронометражу. На фініші Спеціальних Ділянок хронометристи повинні розташовуватись на рівні лінії хронометражу, яку відмічено знаком с картатим прапором на червоному тлі.

46. ПОСТ СТОП

46.1. ЗУПИНКА ТА ВІДМІТКИ

Екіпаж повинен зупинитися на пункті Стоп, який позначено знаком «STOP», для запису в Контрольну карту Спеціальної Ділянки свого часу фінішу (години, хвилини, секунди та десяті долі секунди). Знак «STOP» на червоному тлі встановлюється приблизно на 100-300 метрів далі за лінією фінішу. В будь-якому разі відстань від лінії фінішу до знака «STOP» повинна гарантувати екіпажу можливість повної та безпечної зупинки автомобіля, не вдаючись при цьому до екстреного гальмування.

Якщо хронометристи не можуть повідомити точний час фінішу комісарам негайно, останні тільки ставлять штамп в Контрольній карті Спеціальної Ділянки екіпажу, а час буде записано в наступній зоні нейтралізації або на контролі регрупінгу. Судді на посту «СТОП» повинні забезпечити табло результатів з записами часу проходження СД.

Організатори повинні забезпечити наявність інформаційного табло, на якому будуть афішуватися результати на відповідній СД.

46.2. НЕМОЖЛИВІСТЬ ЗУПИНКИ

Якщо екіпаж не зміг зупинитися біля стола контролю на посту «СТОП», він повинен негайно залишити межу зони контролю. Штурман екіпажу повинен повернутися до контролю пішки з метою відмітки Карнету (без пеналізації). Рух заднім ходом в зоні контролю посту «СТОП» суворо заборонений і призведе до виключення екіпажу із змагання.

47. ПЕРЕРИВАННЯ СПЕЦІАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ

47.1. Якщо проходження Спеціальної Ділянки буде остаточно зупинено до проходження останнього екіпажу з будь-якої причини, класифікація ділянки може бути встановлена шляхом встановлення екіпажам, яких стосуються обставини переривання, найгіршого часу, реалізованого до зупинки гонки.

47.2. Ця класифікація може здійснюватися, навіть якщо тільки один екіпаж зміг пройти маршрут у нормальних умовах гонки.

47.3. Застосування цього положення залишається у компетенції виключно Колегії Спортивних Комісарів після представлення Директором змагання звіту про мотиви переривання.

47.4. У випадку, якщо Колегія Спортивних Комісарів ставить під сумнів сам принцип достовірності найгіршого часу, показаного у змаганні, вона може вибрати вихідним один із часів, який вона вважатиме найбільш прийнятним серед чотирьох інших найгірших часів.

47.5. Втім, жоден екіпаж, який повністю або частково несе відповідальність за зупинку Спеціальної Ділянки, не зможе отримати вигоду з цієї ситуації.

48. БЕЗПЕКА УЧАСНИКІВ РАЛІ

48.1. ЕКІПРОВКА ЕКІПАЖІВ

Під час проходження Спеціальної Ділянки, знаходячись в автомобілі, екіпаж повинен носити визнані (омологовані) захисні шоломи, бути пристебнутим ременями безпеки та носити весь потрібний одяг безпеки та обладнання у відповідності до Додатку L MCKFIA Глава III – Екіпировка Водіїв.

Використання водіями системи HANS та FHR в автомобілях «WRC» і «RC1» та в автомобілях класів «RC1», «RC2», «N4», «RGT», «RC3», «RC4», «RC5», «4WDOPEN» та «2WDOPEN» є обов'язковим.

В 2017 році використання системи HANS та FHR водіями в автомобілях класів «2WD» є рекомендованим, а з 2018 року - обов'язковим.

48.2. ЗНАКИ SOS / ОК

48.2.1. Кожна Дорожня книга повинна містити перед останньою обкладинкою (в згорнутому вигляді) розміру (формату) **A3** червоний знак «SOS» та на обороті зелений знак «OK».

48.2.2. В разі нещасного випадку, коли потребується термінове медичне втручання, червоний знак «SOS» має бути негайно показаний всім наступним автомобілям та гелікоптерам, які намагатимуться надати допомогу.

48.2.3. Будь-які екіпажі, яким показано червоний знак «SOS», або які бачать автомобіль, що потерпів аварію, а обидва члени екіпажу помічені в автомобілі, але не показують червоний знак «SOS», повинні негайно зупинитися, щоб надати допомогу. Всі наступні автомобілі повинні також зупинитися. Другий автомобіль повинен продовжити рух до наступного радіо-посту для передачі повідомлення про аварію. Наступні автомобілі повинні надати вільний проїзд рятувальним автомобілям. Про будь-який екіпаж, що порушив це правило, але мав можливість його виконати, буде повідомлено Спортивним Комісарам.

48.2.4. В разі аварії без постраждалих, які потребують негайної медичної допомоги, зелений знак «OK» має бути ясно показаний всім наступним автомобілям та гелікоптерам, які намагаються надати допомогу.

На екіпажі, які не виконають вимоги даного пункту, будуть накладені штрафні санкції рішенням Спортивних Комісарів.

48.2.5. Якщо екіпажі залишають транспортний засіб, знак «OK» має бути розташований таким чином, щоб це було ясно видно іншим учасникам ралі.

48.2.6. Дорожні книги повинні містити сторінки, які б описували дії членів екіпажу в разі утворення нещасного випадку.

48.2.7. Будь-який екіпаж, що зійшов, повинен повідомити про свій схід Організаторів якомога раніше, за винятком форс-мажорних випадків. Будь-які екіпажі, що не повідомили про свій схід, будуть оштрафовані на розсуд Спортивних Комісарів.

48.2.8. Організатор змагання повинен передбачити в програмі змагання проведення спеціального брифінгу для водіїв стосовно питань безпеки під час проведення ралі. Присутність водіїв на брифінгу є обов'язковим.

48.3. ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО НЕЩАСНИЙ ВИПАДОК

Якщо екіпажі залучені до нещасного випадку, при якому глядач отримує фізичну травму, водій або штурман повинні повідомити про це на наступний радіо-пост, який точно визначений в Дорожній книзі та позначений на трасі ралі.

Автомобіль і екіпаж, який спричинив аварію, особливо з постраждалими третіми особами, повинен залишатися на місці пригоди для проведення передбачених законодавством дій. Питання його подальшої участі у змаганнях буде вирішуватися Колегією Спортивних Комісарів після проведення передбачених законодавством заходів та дозволу Головного Лікаря змагання.

48.4. ЧЕРВОНИЙ ТРИКУТНИК

48.4.1. Кожен автомобіль, що змагається, повинен мати на борту червоний світловідбиваючий трикутник, який, в разі зупинки автомобіля на Спеціальній Ділянці, має бути поставлений членом екіпажу в добре помітному місці не менш ніж в 50 м позаду автомобіля, з метою попередження наступних автомобілів. Будь-який екіпаж, який порушить це правило, буде підлягати пеналізації на розсуд Спортивних Комісарів.

48.4.2. Цей трикутник має бути встановлено, навіть якщо автомобіль знаходиться поза дорогою.

48.5. ЖОВТІ ПРАПОРИ

48.5.1. Якщо екіпажі проїздять повз розгорнутий жовтий прапор, вони повинні негайно збавити швидкість та зберігати цю швидкість до кінця СД, а також дотримуватися вказівок дорожніх комісарів та водіїв машин безпеки. Прапори повинні бути показані (афішовані) на всіх радіо-постах, передуючих інциденту. Будь-яке недотримання цих правил потягне за собою штраф, який буде призначено Спортивними Комісарами.

48.5.2. Екіпажам, яким було показано жовтий прапор, буде надано штучний час на даній СД, згідно процедурам, викладеним в Статті 47 цього Регламенту.

48.5.3. Жовті прапори будуть показані тільки за наказом Директора ралі. Прапори можуть бути показані тільки комісарами, одягненими в ясно видимі жилети кольору, передбаченого в Додатку Н МСК FIA, та на які нанесено символи радіо-посту. Час розгортання прапору буде зафіксовано і повідомлено Спортивним Комісарам Директором змагання.

48.5.4. Жоден інший прапор, крім жовтого, не може бути показаний на трасі СД.

48.5.5. Жовті прапори можуть бути показані тільки на радіо-посту (які мають бути розташовані приблизно через кожні 5 км траси СД).

48.5.6. Різноманітні сигнальні системи (наприклад, блимаючі вогні) можуть використовуватись на Супер СД. Їхній повний опис має бути включений до Додаткового Регламенту.

48.6. РОЗТАШУВАННЯ ПІД ЧАС ОЗНАЙОМЛЕННЯ

Протягом ознайомлення знак з відповідним символом радіо-посту має бути розміщений в місці розташування кожного радіо-посту. Цей знак може бути меншого розміру, але повинен бути ясно видимим екіпажам, які виконують ознайомлення, щоб його місцезнаходження могло бути відмічене.

49. СУПЕР СПЕЦІАЛЬНА ДІЛЯНКА**49.1. ХАРАКТЕРИСТИКИ ССД**

49.1.1. Якщо одночасно стартують більше 1 автомобіля, дороги в місці старту повинні бути суміжними одна з одною. Стартова процедура має бути однаковою для кожного автомобіля. Дозволяється розташування стартових ліній для автомобілів з уступом (зі зміщенням), щоб зрівняти довжину СД для кожного автомобіля.

49.1.2. Проведення в заліку ралі Супер Спеціальної Ділянки для глядачів є рекомендованим.

49.1.3. Якщо екіпаж не може завершити ССД в останній день, його буде поновлено на наступному КЧ та призначено час ділянки у вигляді суми кращого зафіксованого часу плюс 5 хвилин. Таким чином, екіпаж буде визнано таким, що завершив проходження ділянки. Будь-якому автомобілю, що пройшов дану ділянку за більший час, буде призначено кращий час плюс 5 хвилин.

49.2. ПРОВЕДЕННЯ ССД

Специфічна регламентація проведення та організації ССД має бути включена в Додатковий Регламент ралі.

49.3. ПЛАН БЕЗПЕКИ

План безпеки по ССД має бути включений до загального Плану безпеки змагання та наданий FAU для схвалення.

Зони для ЗМІ повинні бути ясно ідентифіковані.

49.4. ПОРЯДОК СТАРТУ

Порядок старту на ССД та часові інтервали – повністю на розсуд Організатора. Втім, Організатор повинен деталізувати процедуру в Додатковому Регламенті ралі або в Бюлетені.

ЗАКРИТИЙ ПАРК**50. ПРАВИЛА ЗАКРИТОГО ПАРКУ****50.1. ЗАСТОСУВАННЯ**

Автомобілі підкорюються правилам Закритого Парку:

50.1.1. З моменту, коли автомобілі в'їжджають в зону регрупування або в зону кінця Дня, і до моменту, коли вони залишають її;

50.1.2. З моменту, коли автомобілі в'їжджають в зону контролю, і до моменту, коли вони залишають її;

50.1.3. З моменту, коли автомобілі досягнуть кінця ралі, і до моменту, коли Спортивні Комісари дозволять відкрити Закритий Парк.

50.2. ДОСТУП В ЗП

50.2.1. Як тільки автомобіль встановлено в ЗП, двигун має бути зупинений, а екіпаж повинен залишити Закритий Парк. Ніхто, крім офіційних осіб, які виконують службові обов'язки, не допускається в Закритий Парк.

50.2.2. Екіпажі можуть увійти до Закритого Парку за десять хвилин до їхнього часу старту.

50.3. ШТОВХАННЯ АВТОМОБІЛЯ В ЗП

Тільки офіційним особам при виконанні службових обов'язків та/або членам екіпажу дозволено штовхати автомобіль, що змагається, в ЗП.

50.4. АВТОМОБІЛЬНІ ЧОХЛИ

Заборонено використання в Закритому Парку захисних автомобільних чохлів (покрить).

51. РЕМОНТ В ЗАКРИТОМУ ПАРКУ**51.1. ІНСТРУКЦІЇ ЩОДО РЕМОНТУ**

51.1.1. Якщо технічний комісар вирішить, що стан автомобіля настільки незадовільний, що може вплинути на безпеку дорожнього руху, цей автомобіль має бути відремонтований в присутності технічних комісарів.

51.1.2. Час, який витрачено на ремонт, має бути розглянутий, як стільки ж хвилин запізнення, щоб запобігти спробі екіпажу надолужити час, втрачений на ремонт. Пеналізація за це буде дорівнювати 1 хвилині за хвилину або частку хвилини. Якщо в результаті ремонту екіпаж запізниться до часу старту, який було призначено спочатку, він отримає новий час старту.

51.2. ЗАМІНА СКЛА

51.2.1. Як виняток, під наглядом відповідних комісарів або технічних контролерів, екіпаж може замінити лобове або заднє скло з можливістю допомоги 3 членів команди. Ці роботи повинні бути закінчено до часу старту, в іншому разі буде накладено пеналізацію відповідно до Статті 51.1.2 цього Регламенту.

51.2.2. Якщо для заміни скла необхідне рихтування кузова, буде застосовано Статтю 51.1.2 цього Регламенту.

СТАРТ ТА РЕ-СТАРТ**52. УРОЧИСТИЙ СТАРТ****52.1. ЦЕРЕМОНІЯ СТАРТУ**

Церемонія відкриття має бути організована таким чином, щоб покращити сприяння та підвищити інтерес до спортивного змагання прихильників автоспорту, місцевих жителів та представників ЗМІ. Стартовий інтервал та порядок церемоніального старту – на розсуд Організатора. Розклад та місце церемонії повинні бути означені в Додатковому Регламенті ралі та в інформаційних матеріалах про змагання.

52.2. ЗОНА СТАРТУ

Перед стартом Організатори можуть зібрати всі автомобілі, що змагаються, на передстартовій площадці, на яку автомобілі потрібно поставити за 1 годину до часу старту, як регламентовано в Додатковому Регламенті. В цьому разі в Додатковому Регламенті має бути визначена пеналізація (виключно грошова) за запізнення на передстартову площадку. Присутність членів екіпажу при постановці автомобіля в передстартову зону не є обов'язковою.

52.3. МАКСИМАЛЬНЕ ЗАПІЗНЕННЯ

Будь-який екіпаж, що запізнився на старт більш ніж на 15 хвилин, до старту цього Дня допущений не буде.

53. СТАРТОВИЙ ПОРЯДОК ТА ІНТЕРВАЛИ**53.1. НАДАННЯ СТАРТОВИХ НОМЕРІВ**

Першими розподіляються стартові номери серед заявлених для участі до закінчення терміну подачі заявок екіпажів, де першими водіями заявлені водії з Списку пріоритету FIA та FAU в залежності від заліку (класу), в якому ці екіпажі заявлені, в наступній послідовності:

Класи **WRC, RC1, RC2, N4, RGT, RC3, RC4, RC5, 4WD OPEN, 2WD OPEN, 2WD.**

В останню чергу розподіляються стартові номери серед екіпажів, заявки яких прийняті Організатором додатково після публікації попереднього списку заявлених екіпажів, але стартові номери такі екіпажі отримають після екіпажів з

попередніх списків заявлених екіпажів. При наявності у складі будь-якого класу екіпажів, де першими водіями заявлені водії Списків пріоритету FIA та FAU, такі екіпажі отримують найменші стартові номери даної групи.

Водії списків пріоритетів інших Національних Федерацій (при наявності відповідного письмового підтвердження від національної федерації) отримують стартові номери одразу за водіями Списку пріоритету FIA і FAU.

53.2. ПУБЛІКАЦІЯ СТАРТОВИХ НОМЕРІВ

Попередній список заявлених екіпажів з вказаними їхніми стартовими номерами повинен бути опублікований щонайпізніше протягом одного робочого дня після закінчення терміну прийому заявок.

53.3. ПЕРЕРОЗПОДІЛ ВОДІЇВ

Спортивні Комісари етапів Чемпіонату України з ралі, для забезпечення безпеки мають можливість в окремих випадках міняти порядок старту – як на старті ралі, так і після проведення регрупінгу, відповідно до Статті 11.9. НСК. Водії пріоритету, які подали заявку після закінчення терміну прийому заявок, повинні стартувати після останнього водія пріоритету в своїй заліковій групі.

53.4. ПОРЯДОК СТАРТУ

53.4.1. Порядок старту повинен бути прописаний в Додатковому Регламенті етапу.

53.4.2. Порядок старту на 1 День визначається Директором змагання, з урахуванням можливого перерозподілу порядку старту Спортивними Комісарами.

Перші водії, які входять до списку пріоритетних водіїв FAU та беруть участь у змаганні на автомобілях з повним приводом, мають право обрати собі стартову позицію на перший день ралі, але не далі позиції що відповідає кількості пріоритетних водіїв які мають право обрати позицію. Першим обирає стартову позицію водій, що займає краще місце в списку.

Право обирати позицію не стосується ССД.

53.4.3. Порядок старту має залишатися незмінним до того, як буде пройдено щонайменше 10% загальної дистанції Спеціальних Ділянок.

53.4.4. Порядок старту на наступні Дні повинен спиратися на класифікацію, визначену після заключної СД попереднього Дня, за виключенням будь-якої ССД.

53.5. СТАРТОВІ ІНТЕРВАЛИ

53.5.1. Інтервали старту на Спеціальну Ділянку повинні відповідати тим самим правилам, які встановлюють інтервали для старту відповідного Дня.

53.5.2. На етапах Чемпіонату України з ралі з трасами СД, прокладеними дорогами з гравійно-ґрунтовим покриттям, в суху погоду протягом усього ралі бажано робити 2-хвилинний інтервал між усіма екіпажами.

53.5.3. У будь-якому випадку 2-хвилинний інтервал між екіпажами повинен бути встановлений:

- на першу секцію – щонайменше для всіх перших водіїв Списку водіїв пріоритету FIA або FAU, а також для першого екіпажу, який стартує за останнім з екіпажів списку пріоритету;
- на всі наступні секції – щонайменше для перших десяти екіпажів в абсолютному заліку.

Всі інші автомобілі стартуватимуть з інтервалом щонайменше 1 хвилина.

54. РЕ-СТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ (РАЛІ 2)**54.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

54.1.1. Будь-які екіпажі, які не в змозі закінчити День, можуть прийняти Ре-старт в ралі на початку наступного Дня. Якщо екіпажі не бажають прийняти Ре-старт, вони мають заповнити відповідну форму сходу, яка знаходиться в задній частині Дорожньої книги та передати її в Штаб ралі та/або Організатору до публікації стартового порядку на наступний День.

54.1.2. Після того, як Директора ралі було проінформовано стосовно сходу, екіпажі можуть закінчити СД, здавши свою Карту Часу, на яку фактичний час СД не ставиться.

54.1.3. В разі виключення, згідно Статті 41 даного Регламенту, учасники ралі можуть прийняти Ре-старт наступного Дня. Штрафний Час буде застосовано від КЧ, на якому відповідний учасник ралі перевищив часовий максимум, дозволений за запізнення.

54.1.4. Будь-які екіпажі, які зійшли в останній День, з технічних (або інших) причин або фактично не фінішували на фінішному КЧ змагання, які виключені зі змагання, місце на змаганні не отримують.

54.2. ШТРАФИ

Всім екіпажам, які приймають Ре-старт, буде призначено наступні часові штрафи:

- Для кожної пропущеної СД або ССД: 5 хвилин.
- Втім, за перший схід на останньому СД Дня, або ССД на початку 1 секції 1 Дня, або ССД в кінці Дня, буде призначено штраф в 10 хвилин. Ці 10 хвилин штрафу можуть бути застосовані лише один раз протягом ралі.
- Ці штрафні часи будуть додаватися до кращого часу, який досягнуто в даному класі. Якщо схід відбувається після останньої СД або ССД Дня, буде вважатися, що екіпажі пропустили цю останню СД або ССД.

55. РЕМОНТ ДО РЕ-СТАРТУ**55.1. МІСЦЕ ТА ЧАС СЕРВІСУ**

Немає ніяких обмежень на сервіс автомобілів екіпажів, що зійшли, але їхні автомобілі повинні знаходитися в Закритому Парку щонайменше за 1 годину до старту наступного Дня.

55.2. ПОВТОРНА ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ

55.2.1. Для Ре-старту відремонтований автомобіль повинен пройти огляд Технічним комісаром.

55.2.2. Протягом всього ралі повинні використовуватись ті самі блок двигуна та кузов автомобіля.

55.2.3. Заміна двигуна протягом ралі не дозволяється.

55.2.4. Під час ралі, протягом будь-якого Дня ралі, можуть використовуватись тільки ті вузли (деталі), які були опломбовані на початковій Технічній Інспекції. Такі вузли (деталі) повинні залишитись в опломбованому стані.

56. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ**56.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

56.1.1. Протягом всього ралі рекомендується один Парк Сервісу, в якому доцільно обслуговувати й тестову ділянку.

56.1.2. В Парках Сервісу для кожного екіпажу бажано виділити майданчик розмірами 10 м x 10 м для груп міжнародних заліків (A і N) або 8 м x 6 м для груп національних заліків з відповідним проїздом не менше 3 м.

56.1.3. Як правило, Парк Сервісу не повинен змінювати місце розташування протягом дня. При умові зміни його розташування (так звані «Віддалені Зони Сервісу») протягом дня (виключно з метою істотного зменшення загальної дистанції проїзду спортивних автомобілів у дорожньому режимі), Організатор повинен одержати на це спеціальний дозвіл Комітету ралі FAU, передбачити це у Плані безпеки і забезпечити достатній час для переїзду автомобілів сервісу.

56.2. СЕРВІСНІ РОБОТИ

Протягом всього ралі, починаючи з першого КЧ, сервіс автомобілів, що змагаються, може здійснюватися тільки в Парках Сервісу та Віддалених Зонах Сервісу. Втім, за умови використання тільки бортового обладнання та інструментів та без зовнішньої фізичної допомоги, екіпаж може здійснювати сервіс свого автомобіля в будь-який час і там, де це спеціально не заборонено.

56.3. ОБМЕЖЕННЯ ПРИСУТНОСТІ ПЕРСОНАЛУ

Заборонено присутність персоналу команди або будь-якого транспортного засобу команди в межах 1 кілометра від автомобіля, що змагається, крім:

- В Парках Сервісу та в Віддалених Зонах Сервісу, а також для одного члена команди на автомобіль в Зоні мийки;
- В місцях, дозволених Бюлетенем;
- На СД - від жовтого знака на початку КЧ і до знаку СТОП в кінці СД;
- В місцях очікування спортивними автомобілями на КЧ входу в Парки Регрупінгу, Накопичувальні парки, входу у Віддалені Зони Сервісу або Парки Сервісу, або всередині Парку Регрупінгу, Накопичувального Парку, де передача харчування, напоїв, одягу та інформації (карти даних, дорожня книга тощо) до чи від екіпажів також дозволяється;
- При знаходженні автомобілів в ЗП;
- При переміщенні до або від Віддалених Зон Сервісу та Віддалених Зон Заправки;
- На дорогах, де автомобілі, що змагаються, які слідує за маршрутом, який описано в Дорожній книзі, змушені використовувати ту саму дорогу в той самий час, що й персонал команди, за умови, що вони не зупиняються в тому самому місці в той самий час.

57. ПАРКИ СЕРВІСУ**57.1. РОЗКЛАД**

Часи знаходження кожного автомобіля в Парку Сервісу мають бути вказані в маршрутному листі згідно наступних рекомендацій:

57.1.1. 15 хвилин до 1-ої СД кожного Дня:

- Не є обов'язковим протягом 1 Дня, якщо не було змагального елемента ралі та нічного ЗП.
- Технічні перевірки можуть бути виконані в ЗП.

57.1.2. 30 хвилин між двома групами СД:

- Не є обов'язковим, якщо використовуються Віддалені Зони Сервісу.
- Має слідувати після 3-хвилинної технічної зони, яка може входити до Регрупінгу.

57.1.3. 45 хвилин наприкінці 1 та 2 Днів (за 3-денного ралі):

- Технічні перевірки мають бути виконані в ЗП.

57.1.4. 10 хвилин перед процедурою Фінішу на розсуд Організатора.:

- Має слідувати після 3-хвилинної технічної зони, яка може входити до Регрупінгу.

57.2. ІДЕНТИФІКАЦІЯ

Парки Сервісу вздовж маршруту ралі на в'їзді та виїзді будуть позначені Контролями часу (Дистанцію в 25 м буде зменшено до 5 м).

57.3. ДОЗВОЛЕНА ШВИДКІСТЬ

Швидкість руху автомобілів в Парках Сервісу не повинна перевищувати 10 км/год., якщо інше не передбачено Додатковим Регламентом змагання. Перевищення цього обмеження призведе до пеналізації, яку застосовують Спортивні Комісари.

57.4. ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ

Під загрозою грошового штрафу, визначеного в Додатковому Регламенті, паління в Парках Сервісу дозволяється тільки в спеціальних зонах, які виділені та обладнані Організатором.

Екіпажі, під загрозою грошового штрафу, визначеного в Додатковому Регламенті, несуть відповідальність за дотримання чистоти на виділених для сервісу зонах та прибирання цих зон після закінчення сервісних робіт.

58. ДОПУЩЕНІ ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ**58.1. АВТОМОБІЛІ СЕРВІСУ**

Як правило, одна машина сервісу на один автомобіль, що змагається, може забезпечувати сервіс протягом ралі, якщо Комітет ралі FAU не прийме іншого рішення для окремих етапів Чемпіонату. Ці машини мають бути ясно ідентифіковані за допомогою емблем «Сервіс», які будуть видані Організатором та закріплені в певних місцях.

58.2. ДОПОМІЖНІ АВТОМОБІЛІ (AUXILIARY)

Інші транспортні засоби команди повинні бути ідентифіковані за допомогою панно «Допоміжні», які будуть видані Організатором. Там, де дозволяє місце, допоміжні автомобілі можуть паркуватися поруч зі своїми машинами сервісу. Там, де місця недостатньо, Організатор повинен забезпечити місця стоянки, закріплені для допоміжних автомобілів в безпосередній близькості від Парку Сервісу.

59. ЗЛИВ ПАЛЬНОГО ТА ЗАПРАВКА

При необхідності, як частина сервісу (наприклад, при заміні паливного бака або насоса), дозволено злив або заправка пального в Парку Сервісу, за умови що:

- роботи відбуваються під наглядом комісарів;
- під час зливу або заправки пального на автомобілі не відбуваються жодні інші роботи;
- навколо автомобіля встановлено достатній периметр безпеки;
- роботи відбуваються при наявності на цьому місці двох вогнегасників, спеціально призначених для гасіння горючої рідини;
- заправляється тільки кількість пального, необхідна, щоб дістатися наступної Зони Заправки.

60. ГНУЧКИЙ (FLEXI) СЕРВІС 45'**60.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

Гнучкий (Flexi) сервіс 45' дозволяє переміщення автомобілів, які змагаються, з ЗП до суміжного Парку Сервісу (із загальною межею) з контролем в'їзду та виїзду.

60.2. ПРОВЕДЕННЯ ТА РОЗКЛАД

60.2.1. Для проведення гнучкого сервісу 45' екіпажі можуть увійти в ЗП протягом часу, встановленого Статтею 50.2.2 даного Регламенту.

60.2.2. Екіпажі можуть або в'їхати в Парк Сервісу, або поставити автомобіль в ЗП.

60.2.3. Автомобіль, що змагається, може доставити уповноважений представник Екіпажу тільки одного разу від ЗП до Парку Сервісу та навпаки, дотримуючись усіх формальностей відмітки Карти Часу та пов'язаних з цим штрафів.

60.2.4. Автомобіль, що змагається, може бути без штрафу повернено до ЗП раніше 45 хвилин.

60.2.5. Експлуатаційне вікно початку гнучкого сервісу, після прибуття першого автомобіля в ЗП, залишається на розсуд Організатора, але повинно бути опубліковано в маршруті ралі.

60.2.6. Перерва між гнучкими сервісами 2-х або більше екіпажів однієї команди не може перевищувати 15 хвилин.

61. ВІДДАЛЕНІ ЗОНИ СЕРВІСУ (ВЗС)**61.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

На розсуд Організатора може бути створено Віддалені Зони Сервісу, які повинні:

- Дотримуватись відстаней СД згідно Додатку V цього Регламенту;
- Здійснювати контроль на в'їзді та виїзді;
- Не перевищувати тривалість сервісу в 15 хвилин для будь-якого автомобіля;
- Дозволяти виконувати заміну шин та будь-який сервіс з урахуванням Статті 62.1.1 цього Регламенту;
- Включати 3 хвилинні технічні зони перед вхідним КЧ;
- Включати зону маркування шин після КЧ виходу;
- Допускати в Зону Сервісу тільки уповноважений персонал команди згідно Статті 61.2.1 цього Регламенту, офіційних осіб ралі та ЗМІ з відповідними перепустками.

61.2. КІЛЬКІСТЬ ПЕРСОНАЛУ

61.2.1. В Віддаленій Зоні Сервісу наступний персонал може працювати з автомобілем/ями:

- Для одного автомобіля – члени екіпажу та до 4 членів персоналу. Цей персонал команди не може змінюватись, поки автомобіль знаходиться в зоні сервісу.
- Для учасників водіїв пріоритету або представників, які керують кількома заявленими екіпажами, – члени екіпажу та до 4 членів персоналу на автомобіль. Персонал команди може мінятись в межах зони, під час обслуговування автомобілів команди.

61.2.2. Зони повинні бути розташовані таким чином, щоб той самий персонал команди міг відвідати ці Зони, а також Парки Сервісу. Повинні бути випущені Інструкції щодо рекомендованого маршруту.

61.3. ОБЛАДНАННЯ ТА ІНСТРУМЕНТИ

61.3.1. В Віддаленій Зоні Сервісу дозволяється:

- використання домкратів, стендів шасі, рамп, гайковертів, динамометричних ключів, ручних інструментів та простої води;
- використання обладнання, запчастин та інструментів, які знаходяться на борту автомобіля, що змагається;
- використання інструменту з акумулятором та будь-якого необхідного освітлення;
- додавання простої води до автомобільних систем, з використанням заповнюючих пристроїв;
- використання обладнання для прокачки та очищення гальм;
- використання паперу для очищення;
- використання очищувача скла.

61.3.2. Повинні використовуватись листи основи (покриття на землю).

61.3.3. Дозволяється зв'язок автомобіля, що змагається, за допомогою кабелю з комп'ютером, який розташований у Віддаленій Зоні Сервісу та використовується окремою особою (іншою, ніж дозволені 4 члени персоналу). Ця особа не повинна торкатися автомобілю та будь-яких частин, які будуть встановлені на автомобіль, що змагається.

61.3.4. Дозволяється встановлення пристроїв додаткового освітлення на/ чи в автомобіль у Віддалених Зонах Сервісу. Пристрої додаткового освітлення, шини та необхідні для встановлення інструменти можуть транспортуватися до ВЗС в автомобілі сервісу.

61.3.5. Будь-яке обладнання або запчастини з автомобілю можуть бути залишені у Віддаленій Зоні Сервісу. Їх потрібно забрати після того, як автомобіль залишить ВЗС.

61.4. ДОСТУП

Одна перепустка на автомобіль, що змагається, для транспортного засобу доставки, буде випущена Організатором для транспортування персоналу та дозволеного обладнання й інструментів у Віддалену Зону Сервісу.

ПАЛЬНЕ Й ДОЗАПРАВКА**62. ЗОНИ ДОЗАПРАВКИ ТА ПРОЦЕДУРА****62.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

62.1.1. Учасники можуть заправлятися тільки в заправних зонах, крім заміни паливного бака або насоса, як регламентовано в Статті 60 цього Регламенту. Ці зони можуть бути розташовані:

- На виході з Парків Сервісу;
- На виході з Віддалених Зон Сервісу;
- Як Віддалені Зони Заправки на маршруті ралі;
- На комерційних заправних станціях по маршруту ралі (тільки для водіїв не пріоритету).

62.1.2. Всі Зони Заправки мають бути відображені в Маршрутному листі та в Дорожній книзі.

62.1.3. На Зонах Заправки в'їзд/виїзд буде позначено синім символом паливної каністри або заправної колонки, крім зон на комерційних заправних станціях.

62.1.4. Автомобіль може бути виштовханий з Зони Заправки екіпажами, офіційними особами та/або двома членами команди без штрафних санкцій.

62.1.5. Дозаправка автомобілів повинна бути організована таким чином, щоб сума дистанції ралі (в тому числі дистанції СД і секторів зв'язку) між двома послідовними Зонами Заправки не перевищувала 90 км.

62.2. ПРОЦЕДУРА ЗАПРАВКИ

62.2.1. Будь-які дії всередині Зони Заправки, не пов'язані напряму з заправкою автомобіля, що змагається, заборонені.

62.2.2. Відповідальність за заправку покладено на Екіпаж.

62.2.3. У всіх Зонах Заправки діє обмеження швидкості 5 км/год.

62.2.4. Під час заправки двигуни повинні бути вимкнені. Екіпажу рекомендовано знаходитися поза автомобілем; втім, якщо він залишається всередині, ремені безпеки повинні бути розстібнутими та двері відчиненими.

62.2.5. Тільки для надання допомоги в заправці автомобіля, два члени команди даного Екіпажу можуть отримати доступ в цю зону.

62.2.6. Механіки, що виконують дозаправку, повинні мати при собі вогнегасник, спеціально призначений для гасіння горючої рідини, із загальною місткістю вогнегасного складу щонайменше 2 кг. Механікам рекомендовано бути одягненими у вогнезахисний одяг.

62.2.7. Дозаправка виконується тільки за допомогою ручного паливного насосу. Використання відкритого способу заправки за допомогою лійки заборонено.

За виявлені порушення правил заправки, спортивними комісарами буде накладено грошова пеналізація.

63. ПАЛЬНЕ, ЩО ВИКОРИСТОВУЄТЬСЯ

У класах **WRC, RC1, RC2, N4, RGT, RC3, RC4, RC5** повинні використовуватись палива у відповідності зі Статтею 252 Параграф 9 Додатку J MCK FIA.

У класах **4WD OPEN, 2WD OPEN, 2WD** може використовуватись виключно паливо, що вільно реалізується на АЗС (з максимальним октановим числом RON 100 за дослідницьким методом).

За порушення вимог цієї статті Регламенту щодо відповідності палива екіпаж може бути знятий (виключений) зі змагання і результат екіпажу на змаганні анульований.

ШИНИ ТА КОЛЕСА

64. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

64.1. ВІДПОВІДНІСТЬ

64.1.1. Всі шини повинні відповідати вимогам даної Статті у поєднанні з Додатком V цього Регламенту. У випадку, коли вимоги даного пункту порушені, екіпаж може бути виключено із змагання.

64.1.2. Технічний Комісар резервує за собою право в будь-який час протягом ралі перевірити шини на відповідність. Будь-яка шина, що буде визнана невідповідною, буде маркована спеціальною печаткою та не повинна використовуватись.

64.2. МАРКУВАННЯ ШИН ТА ЗОНИ КОНТРОЛЮ МАРКУВАННЯ ПРОТЯГОМ РАЛІ

64.2.1. Маркування шин, що використовуються на ралі, може відбуватися на технічній інспекції. Для цього представниками Екіпажу Технічній інспекції мають бути представлені покриття, що плануються для використання на змаганні.

Маркування шин також може проводитись на виході із зон, де дозволено заміну шин.

Зони контролю та маркування коліс/шин повинні бути розташовані на виході зон, в яких дозволено заміну шин. З єдиною метою допомагати контролю маркування

та/або маркуванню шин один член команди для кожного екіпажу може отримати доступ до цієї зони.

64.3. ЗАПАСНІ КОЛЕСА

Всі автомобілі можуть мати на борту максимум два запасні колеса.

64.4. ДОЗВОЛЕНІ ШИНИ

64.4.1. Всі автомобілі мають бути обладнані формованими шинами. Маркування цих шин є обов'язковим, коли вони використовуються на СД.

64.4.2. Якщо ліві й праві шини мають різні малюнки протектора, ці малюнки мають бути симетричними.

64.4.3. Протягом ралі дозволяється використовувати щонайбільше:

- 10 шин, якщо дистанція СД ралі складає до 115 км;
- 12 шин, якщо дистанція СД ралі складає понад 115 км до 130 км;
- 16 шин, якщо дистанція СД ралі складає понад 130 км до 150 км.

У випадку використання додаткових шин «для бруду» (КХ, зимова спортивна шина без шипів (ширина бігової доріжки/treadwear не більше 120 мм), кількість таких шин складає щонайбільше 10 шин незалежно від змагальної дистанції ралі. Ширина профілю шини для бруду, інших від описаних в цьому пункті, не може перевищувати 185 мм та має бути нанесена заводом-виробником даної шини.

64.5. ЗАБОРОНЕНІ ПРИСТРОЇ

64.5.1. Використання будь-якого пристрою (засобу) для підтримки працездатності шини при тиску в шині, який дорівнює або менший за атмосферний, забороняється. Об'єм шини (місце між диском та внутрішньою поверхнею шини) має бути заповнено тільки повітрям.

Використання камер дозволено виключно для автомобілів з приводом на одну вісь.

64.5.2. Будь-яку хімічну та/або механічну обробку шин заборонено, крім регламентованих робіт з ручної нарізки протектора, яка повинна бути відображена в Додатковому Регламенті.

64.5.3. Будь-які пристрої, які призначені фіксувати шину до диску, заборонено.

64.5.4. Шиповані шини заборонено з 01 квітня по 31 жовтня кожного року. Регламентація шипів та методи контролю повинні бути викладені в Додатковому Регламенті.

64.6. ВИКОРИСТАННЯ

64.6.1. Якщо старт СД затримується більше, ніж на 10 хвилин, будь-якому учаснику ралі дозволено регулювання тиску в шинах.

64.6.2. На етапах Чемпіонату можливо використовувати шини, відповідні до особливих умов, викладених у Додатковому регламенті змагання, і які відповідають вимогам Статті 64 цього Регламенту.

МЕХАНІЧНІ КОМПОНЕНТИ

65. ДВИГУНИ

65.1. ЗАМІНА ДВИГУНА

Один і той самий двигун повинен використовуватись від передстартової Технічної Інспекції до Фінішу ралі.

65.2. ПЛОМБУВАННЯ ДВИГУНІВ

65.2.1. Перелік автомобілів, які підлягають пломбуванню на ТІ першого етапу Чемпіонату, буде опубліковано FAU щонайпізніше за 10 діб до першого етапу Чемпіонату.

65.2.2. Будь-який ремонт, що потребує порушення печаток, має бути проведений в присутності Технічного комісара.

65.2.3. Присутність пломби на кожному наступному технічному огляді етапу Чемпіонату є обов'язковою з занесенням відмітки у техпаспорт Технічним комісаром.

65.2.4. У разі відсутності або пошкодження цілісності відповідної пломби на опломбованому агрегаті без наявності причин, які визнано FAU поважними, результати попередніх етапів будуть анульовані, враховуючи етап, на якому було поставлено пломбу.

65.3. ПЛОМБУВАННЯ ТУРБОКОМПРЕСОРІВ

65.3.1. Турбокомпресор та компресор повинні надалі називатися «компресор».

65.3.2. Повітряний обмежувач (Рестриктор) та методика маркування повинні відповідати регламентаціям Статей 254-6.1 та 255-5.1.8.3 Додатку J МСК FIA.

65.3.3. Компресор, встановлений на автомобіль, та всі запасні компресори (один протягом кожного Дня) буде перевірено та опечатано на передстартовій ТІ ралі.

65.3.4. Компресори будуть помічені номером автомобіля для використання виключно на цьому автомобілі.

65.3.5. Якщо будь-який запасний компресор не використовується в один День, кількість доступних запасних компресорів автоматично зменшується.

65.3.6. Протягом одного й того самого Дня компресор, який було замінено, може використовуватись повторно на тому ж самому автомобілі.

65.3.7. Всі використані компресори мають залишитися опечатаними до кінця ралі, щоб Технічний комісар міг перевірити їх відповідність.

65.4. РЕМОНТНІ ПОРШНІ

Для автомобілів, допущених до участі у Чемпіонаті України з ралі, дозволити використання ремонтних поршнів від заводу-виробника. Застосований поршень повинен бути з оригінальним заводським маркуванням запчастини у відповідності до двигунів перелічених автомобілів. Розмір ремонтного поршня не повинен перевищувати +0.5 мм від розміру серійного поршня заводу-виробника.

66. ТРАНСМІСІЯ

66.1. ПЛОМБУВАННЯ ТРАНСМІСІЇ

66.1.1. Для кожного автомобіля одна запасна коробка та один набір запасних диференціалів (передній та/або центральний та/або задній) можуть використовуватись в кожному ралі.

66.1.2. Ці запасні компоненти та встановлені на автомобіль будуть марковані/опечатані на передстартовій Технічній Інспекції.

66.1.3. Маркування/пломбування повинно дозволити учасникам ралі змінювати щеплення та пов'язані з ним деталі.

66.1.4. Всі компоненти буде ідентифіковано спортивним номером автомобіля, додатковими ідентифікаціями вузлів та агрегатів.

66.1.5. Всі маркування/пломбування буде виконано у відповідності до інструкцій FIA, виданих для різних моделей автомобілів.

66.1.6. Коробки передач та диференціали можуть бути змінені в будь-якому Парку Сервісу за умови, що Директор змагання або Технічний комісар були інформовані наперед про намір зробити це.

66.1.7. За умови, що печатки та маркування демонтованої коробки передач/диференціала залишаються неушкодженими, агрегати можуть багаторазово використовуватись на тому самому автомобілі.

66.1.8 Маркування/пломбування має залишатися неушкодженим протягом усього ралі. Технічний комісар може перевірити маркування/печатки в будь-який час, а наприкінці ралі може демонтувати частини, щоб перевірити їхню відповідність.

ВИСВІТЛЕННЯ ЗМАГАНЬ**67. ПРЕС-ЦЕНТР****67.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

Організатори повинні організувати роботу прес-центрів, у яких буде здійснюватися акредитація журналістів для їхньої праці на ралі, та забезпечити у потрібному обсязі:

- проведення інструктажу з техніки безпеки під час автомобільного змагання;
- надання інформації про джерела та спосіб отримання інформації;
- надання додаткового регламенту та програми ралі;
- надання списку заявлених екіпажів та стартових листів;
- надання схем СД, схеми розташування об'єктів ралі та місць для роботи представників ЗМІ;
- можливість участі в офіційних прес-конференціях;
- перелік осіб, присутніх на конференціях, прес-релізи;
- спеціальний одяг, що відрізняється (під грошову заставу), та бейджі;
- надання графіку роботи транспорту для ЗМІ;
- можливість доступу на трасу і в Парки Сервісу;
- можливість доступу на офіційний старт, фініш, церемонію нагородження;
- достатнє освітлення та місце для зйомок на всіх заходах змагання;
- надання копій офіційних документів ралі;
- надання поточних, попередніх неофіційних результатів.

67.2. НЕУПЕРЕДЖЕНЕ ВИСВІТЛЕННЯ

Організатори змагання повинні гарантувати, що особа, яка робить трансляцію, робить це таким чином, що змагання висвітлюється неупереджено та справедливо, і результати цього змагання не спотворюються.

РЕЗУЛЬТАТИ ТА ПРОЦЕДУРИ ПІСЛЯ ЗМАГАННЯ**68. РЕЗУЛЬТАТИ РАЛІ**

Для затвердження результатів етапу Чемпіонату України з ралі Організатор повинен у тижневий строк надіслати всі протоколи та Звіт про автомобільне змагання, затверджені рішенням Колегії Спортивних Комісарів та за підписом Директора змагання, до Дирекції FAU.

68.1. ПІДВЕДЕННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ

Результати встановлюються складанням часів, показаних на СД, та пеналізацій, які зароблено на дорожніх секціях, а також будь-якої пеналізації, яку виражено в часі.

68.2. ПУБЛІКАЦІЯ РЕЗУЛЬТАТІВ

Протягом ралі повинні послідовно публікуватися відповідні класифікації:

68.2.1. Неофіційні класифікації: класифікації, що поширюються протягом Дня.

68.2.2. Часткові неофіційні класифікації: класифікації, які публікуються по закінченні Дня.

68.2.3. Попередня фінальна класифікація: класифікація, яка публікується Організатором по закінченні ралі.

68.2.4. Офіційна фінальна класифікація: класифікація, затверджена Спортивними Комісарами.

В разі затримки публікації результатів новий час публікації повинен бути афішований на офіційній дошці (офіційних дошках) для оголошень.

69. СПІРНІ ПИТАННЯ, ПРОТЕСТИ ТА АПЕЛЯЦІЇ**69.1. ПРОЦЕДУРА ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ**

69.1.1. Будь-яке порушення Представниками та Екіпажами даного Регламенту та/або іншої регламентації FAU карається пеналізацією.

69.1.2. Директор змагання вправі прийняти рішення щодо пеналізації, якщо вирішення питання про покарання за певне порушення не віднесено даним Регламентом до компетенції Спортивних Комісарів. Втім, будь-яке рішення щодо пеналізації має бути затвердженим Спортивними Комісарами.

69.1.3. У випадках, коли за певне порушення даного Регламенту або іншої регламентації FAU передбачене покарання в вигляді виключення з ралі, рішення про таке покарання приймається тільки Спортивними Комісарами і тільки в кінці Дня або ралі, якщо інше прямо не передбачено даним Регламентом, і тільки після вивчення всіх обставин порушення. Представник, чий Екіпаж підлягає такому покаранню, повинен отримати можливість представити власні виправдання.

69.1.4. Спортивні Комісари вправі застосувати інше покарання у відповідності до НСК FAU за наявності обставин, які зменшують ступінь провини Представника або Екіпажу. Такі обставини повинні бути вивчені Спортивними Комісарами при прийнятті рішення про покарання та опубліковані.

69.1.5. Будь-яка некоректна, обманна або неспортивна дія, скоєна Представником або членом Екіпажу, повинна бути розглянута Спортивними Комісарами, які мають право застосувати будь-які штрафні санкції аж до виключення з ралі.

69.1.6. Представник вправі викласти всі обставини, що можуть, на його думку, вплинути на прийняття рішень стосовно пеналізації або інших питань, які торкаються інтересів представника, в письмовій заяві на ім'я Директора змагання, яка передається Директору змагання або Офіцеру по зв'язках з учасниками. Обставини, які викладено в таких заявах, повинні бути вивчені Директором змагання, а рішення доведено до Представника.

69.1.7. Директор змагання зобов'язаний передати заяву Представника на розгляд Спортивним Комісарам, якщо прийняття рішення стосовно даного питання відноситься до їхньої компетенції.

69.2. ПОДАЧА ПРОТЕСТУ АБО АПЕЛЯЦІЇ

Всі протести та/або апеляції повинні бути подані у відповідності до Статей МСК FIA та НСК FAU. Кожен протест повинен подаватися у письмовій формі, підписаний володарем ліцензії Представника. Протести подаються Директору змагання. За відсутності Директора змагання протести подаються Голові Колегії Спортивних Комісарів.

Протести подаються:

- проти прийняття заявки – не пізніше двох годин після закінчення передстартового контролю автомобілів,
- проти рішення Технічного Комісара або контролера – протягом 1 години після винесення цього рішення,
- проти помилок або порушень, здійснених протягом змагання з питань відповідності (невідповідності) автомобіля вимогам або класифікації, встановленій по закінченню змагання – протягом 30 хвилин після публікації попередніх офіційних результатів.

Забороняється внесення протестів по рішенням, винесеним судьями лінії старту, судьями фінішу або судьями факту по суті виконання ними своїх службових обов'язків (ст. 13.6 НСК FAU). Представники можуть подавати апеляції відносно прийнятих рішень у відповідності з розділом 14 НСК FAU. Для збереження за собою права на апеляцію Представник зобов'язаний протягом години після

опублікування цього рішення повідомити Спортивних Комісарів про намір опротестувати їхнє рішення.

69.3. ПРОТЕСТ

Розмір внеску Представника при поданні протесту – 1000 грн.

69.4. ДЕПОЗИТ

Якщо протест потребує зняття та розборку різноманітних частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система, електрообладнання, кузов тощо), з подальшою зборкою, протестуючий повинен внести додатковий депозит, окреслений в Додатковому Регламенті ралі:

- 1000 грн. за перевірку однієї з частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система тощо), яка не потребує розбирання агрегату;
- 3000 грн. за перевірку однієї з частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система тощо), яка потребує розбирання агрегату.

69.5. ВИТРАТИ

69.5.1. Витрати, пов'язані з роботою та транспортування автомобіля, будуть покриті протестуючим, якщо протест необґрунтований, або представником (учасником), проти якого подано протест, якщо його задоволено.

69.5.2. Якщо протест необґрунтований або витрати, пов'язані з його розглядом, підтверджені Технічним Комісаром, перевищують суму депозиту, різницю вносить представник (учасник), що подав протест. Якщо витрати менші, різниця повертається.

69.6. АПЕЛЯЦІЯ

Внесок при поданні апеляції у FAU – 4 000 грн.

Внесок при поданні апеляції у FIA – 6 000 Євро (тільки для міжнародних змагань).

70. ПРОТОКОЛИ ТА ЗАКЛЮЧНА ДОПОВІДЬ

Під час проходження ралі рішення Спортивних Комісарів вносяться до відповідних протоколів засідань. Протоколи, результати та Звіт про автомобільне змагання направляються у FAU в порядку, встановленому FAU.

71. ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ РАЛІ

71.1. ЦЕРЕМОНІЯ ПОДІУМУ

71.1.1. Обов'язковими атрибутами нагородження переможців та призерів змагання, включеного у залік Чемпіонату України, є наявність у місці проведення нагородження Державного прапора України та прапора FAU. На місці проведення нагородження (подіум, арка тощо) повинно бути розміщено зареєстровану емблему FAU розміром не менше 50 x 50 см і текст «АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ, ЧЕМПІОНАТ УКРАЇНИ З РАЛІ» (висота літер жодного іншого напису у місці нагородження не може бути більше літер вказаного тексту), порядковий номер етапу, назва змагання, місце проведення, дата.

71.1.2. Організатор змагання повинен провести урочисте нагородження переможців змагання з участю представників засобів масової інформації, як правило, у місцях, відкритих для глядачів.

71.1.3. Час, місце і процедура прибуття для нагородження учасників змагання встановлюється у Додатковому Регламенті та Програмі змагання.

71.2. ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ

71.2.1. Призи всім переможцям ралі будуть вручатися на подіумі. За бажанням організатора може бути організовано урочистий прийом на честь переможців змагання того самого вечора. Це повинно бути відображено в Додатковому Регламенті.

71.2.2. Нагородження переможців змагання, при можливості, бажано проводити згідно програми змагань за попередніми результатами, що не враховують результати заключного технічного огляду. За умови невідповідності остаточних результатів попереднім, учасники змагань, які неправомірно отримали нагороди та дипломи, повинні повернути їх Організатору.

71.2.3. Присутність володарів ліцензій – учасників Чемпіонату на всіх заходах, включених у програму змагань, обов'язкова (під загрозою грошового штрафу встановленого в Додатковому Регламенті).

71.2.4. Розподіл призового фонду, а також інші положення, які не увійшли у даний Регламент, встановлюються Додатковим Регламентом та Програмою змагання на підставі Стандартного Регламенту змагання, включеного у залік Чемпіонату у відповідності до МСК FIA, НСК FAU та іншим регламентуючим документам FIA та FAU.

72. ЩОРІЧНЕ ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ FAU

Присутність переможців та призерів Чемпіонату на урочистому нагородженні Чемпіонів обов'язкова. За винятком випадків форс-мажору, будь-яка відсутність на вказаній церемонії потягне за собою штраф, накладений FAU.

V1. КУБОК КАРПАТ

Національна серія змагань з ралі «Кубок Карпат» 2017 року проводиться у відповідності до вимог Загального Регламенту Чемпіонату України з ралі за винятком окремих пунктів, які матимуть наступний вигляд:

1.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

1.1.1. Національну серію змагань з ралі «Кубок Карпат» (далі Кубок Карпат) проводить Автомобільна Федерація України (FAU) та громадська організація «Галицький Автомобільний Клуб». Даний Регламент є керівним документом для всіх змагань, включених у залік Кубку Карпат, як його етапи. Всі етапи організуються і проводяться відповідно до МСК FIA, НСК FAU, Загальних вимог до всіх Чемпіонатів, Кубків, Трофеїв (Серій) України та інших змагань Автомобільної Федерації України, інших регламентуючих документів FIA та FAU стосовно автомобільного спорту, даного Регламенту, а також Додаткового Регламенту і програм, які видаються Організатором змагання.

4.1. УЧАСНИКИ КУБКУ

До участі у Кубку Карпат допускаються володарі національних або міжнародних ліцензій водія категорії „А”, „В”, „С”, „D”, „R”, „D0”, „D1”, „ДЮ”, „ДЛ”, та володарі національних або міжнародних ліцензій представника категорій „СР”, „СТ”, „ПІ”, „ПН”, виданих FAU, внесених у Реєстр володарів ліцензій FAU та дійсних у поточному році. Володарі ліцензій повинні мати документи згідно НСК FAU та інших регламентуючих документів FAU.

Володарі ліцензій категорії „ДЮ” не мають права керувати автомобілем за виключенням окремого рішення-дозволу FAU.

4.2. УЧАСНИКИ ЗМАГАНЬ

До участі у окремих змаганнях Кубку Карпат допускаються володарі ліцензій, виданих іншими НАФ, на умовах, визначених FIA.

Нарахування очок в залік Кубку Карпат проводиться без врахування екіпажів, у складі яких є володарі ліцензій, виданих іншими НАФ.

Водій вважається таким, що взяв участь у Кубку Карпат, якщо він стартував щонайменше у одному змаганні-етапі, але місце за підсумками Національної серії змагань з ралі «Кубок Карпат» присвоюється водію, що стартував щонайменше у двох змаганнях-етапах Кубку Карпат.

4.3. НОВІ УЧАСНИКИ

Тільки для етапів Чемпіонату України.

7.2. АБСОЛЮТНИЙ ЗАЛІК

До змагань в абсолютному заліку Кубку Карпат допускаються водії, що заявлені у будь-яку залікову групу, а також автомобілі міжнародних класів RC1, RC2 та RGT. WRC, та автомобілі з електричним двигуном з максимальною потужністю до 240 кВт, які відповідають вимогам ст. 253 Додатку J МСК FIA.

7.3. ЗАЛІК У ОКРЕМИХ ГРУПАХ

До змагань в окремих залікових групах Кубка Карпат допускаються такі автомобілі:

ЗАЛІК	АВТОМОБІЛІ
4WD	Які відповідають вимогам класів N4 та 4WDOPEN для Чемпіонату України з ралі
SUPER 2WD	Які відповідають вимогам класів RC3, 2WDOPEN для Чемпіонату України з ралі
2WD	Які відповідають вимогам класів RC4, RC5, 2WD для Чемпіонату України з ралі

7.4. ДОДАТКОВІ УМОВИ

7.4.4. Автомобілі групи 2WD, обладнані хоча б одним з переліченого:

- **більш ніж двома дросельними заслінками в системі впуску;**
- **секвентальною КПП,**

допускаються до змагань у заліковій групі SUPER 2WD.

9.2. МІНІМАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ ЕТАПІВ

Кубок Карпат в абсолютному заліку або у певній заліковій групі вважається таким, що не відбувся, і нагородження не проводиться, якщо у відповідному заліку учасники змагалися менше ніж на двох змаганнях.

10.2. НАРАХУВАННЯ ОЧОК В ІНДИВІДУАЛЬНОМУ ЗАЛІКУ

На кожному змаганні Кубка Карпат водіям за виборені місця присвоюються очки за таблицею:

- **в абсолютному заліку:**

Місце	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Очки	50	40	30	25	21	18	16	14	12	11	10
Місце	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21 і далі	
Очки	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0,5	

- **в заліковій групі:**

Місце	Кількість допущених автомобілів у класі										
	≥ 11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
1	50	40	30	25	21	18	16	14	12	11	10
2	40	30	25	21	18	16	14	12	11	10	
3	30	25	21	18	16	14	12	11	10		
4	25	21	18	16	14	12	11	10			
5	21	18	16	14	12	11	10				
6	18	16	14	12	11	10					
7	16	14	12	11	10						
8	14	12	11	10							
9	12	11	10								
10	11	10									
≥ 11	10										

У разі проведення на змаганнях-етапах Супер СД, за кращі результати на Супер СД (тобто за суму кращих результатів на декількох Супер СД) на етапі-змаганні в абсолютному заліку нараховуються додаткові залікові очки: за перше місце – 3 очок, за друге – 2 очок, за третє – 1 очок. При цьому у випадку сходу екіпажу зі змагання (з технічних причин або інших причин) такі нараховані йому додаткові очки у абсолютному заліку зберігаються, а у випадку виключення (зняття) даного екіпажу зі змагання показаний ним результат (час) анулюється і такі нараховані додаткові очки також анулюються.

10.3. НАРАХУВАННЯ ОЧОК В КОМАНДНОМУ ЗАЛІКУ

Першість на кожному змаганні-етапі серед команд визначається за найбільшою кількістю очок, набраних двома і менше кращими екіпажами команди. При цьому до уваги беруться очки, нараховані тільки в заліковому класі (групі). Не беруться до уваги додаткові очки за Супер СД та очки, які нараховані в абсолютному заліку.

10.4. ВІДСУТНІСТЬ КВОРУМУ В КЛАСАХ

Тільки для етапів Чемпіонату України.

12.1. КЛАСИФІКАЦІЯ В ІНДИВІДУАЛЬНОМУ ЗАЛІКУ

Звання володаря Кубка Карпат серед водіїв (других водіїв – штурманів) у заліковій групі присвоюється, та наступні місця визначаються за найбільшою сумою очок, набраних водіями на змаганнях, включених у залік Кубка. При цьому, до уваги беруться:

- 2 кращих результати (в очках), якщо фактично відбулися 2 або 3 змагання (етапи);
- 3 кращих результати (в очках), якщо фактично відбулися 4 змагання (етапи);
- 4 кращих результати (в очках), якщо фактично відбулось 5 змагань (етапи).

Якщо протягом Кубка в групі стартувало не менше 6-ти водіїв, то переможцю присвоюється звання «Володар Кубка Карпат», а водії, які посіли перше, друге та третє місця відповідно нагороджуються золотою, срібною та бронзовою медалями.

Якщо протягом Кубка в групі стартувало 4 або 5 водіїв, то Кубок вважається таким, що не відбувся, переможець нагороджується дипломом як «Переможець змагань Кубка Карпат», а водій, що посів друге місце, нагороджується дипломом «За друге місце в змаганнях Кубка Карпат».

Якщо протягом Кубка в групі стартувало 3 водії, то Кубок вважається таким, що не відбувся, а водій, що посів перше місце, нагороджується дипломом як «Переможець змагань Кубка Карпат».

Якщо протягом Кубка в групі стартувало менше 3-х водіїв, то Кубок вважається таким, що не відбувся, і нагородження не проводиться.

Водій вважається таким, що взяв участь у Кубку, якщо він стартував (розпочав змагальну частину) щонайменше в одному змаганні (етапі).

12.2. КЛАСИФІКАЦІЯ В КОМАНДНОМУ ЗАЛІКУ

В командному заліку Кубка Карпат беруть участь команди, які взяли участь щонайменше в одному етапі. Першість серед команд визначається по найбільшій сумі очок, набраних ними на всіх етапах Кубка, що відбулися.

Кубок Карпат у командному заліку вважається таким, що не відбувся, і нагородження не проводиться, якщо в ньому взяли участь менше 3 команд.

13.1. КІЛЬКІСТЬ ЕТАПІВ

Кубок Карпат складається щонайменше з двох та щонайбільше з п'яти змагань (етапів).

15.6. СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ

Загальна довжина спеціальних ділянок етапу Кубка Карпат повинна дорівнювати **щонайменше 50 км та щонайбільше 120 км**. Будь-який відрізок траси ралі на змаганні-етапі не повинен включатися в спеціальну ділянку більше **трьох** разів в одному напрямку руху.

В разі проведення етапу Кубка Карпат паралельним заліком з етапом іншої серії змагань, загальна довжина спеціальних ділянок якого перевищує 120 км, до заліку Кубка Карпат підуть виключно ті спеціальні ділянки, сумарна довжина яких не перевищуватиме вказаний ліміт. Перелік цих спеціальних ділянок має бути включений у Додатковий регламент змагання.

15.8. ПРОГРАМА РАЛІ

Кожне змагання, яке включено до заліку Кубка Карпат, має бути організовано таким чином, щоб від початку ознайомлення з трасою змагань до нагородження переможців проходило щонайбільше 2 дні (крім випадків, коли етап Кубка Карпат проходить паралельно з етапом Чемпіонату України з ралі).

28.2. ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ

Розмір внеску за участь у етапі Кубка Карпат не повинен перевищувати:

за екіпаж в абсолютному заліку та групі 4WD	3000 грн.
за екіпаж в групах SUPER 2WD та 2WD	2500 грн.
за молодіжний екіпаж (кожен член екіпажу віком до 25 років)	1500 грн.
за участь команди	500 грн.

36.4. ОЗНАЙОМЛЕННЯ – ПІДГОТОВЛЕНІ АВТОМОБІЛІ

Під час ознайомлення можуть використовуватись спортивні автомобілі, що будуть приймати участь у змаганні, за умови дотримання інших вимог Загального регламенту. Дозвіл на ознайомлення на спортивному автомобілі надається Організатором змагання за письмовим поданням екіпажу або зазначається в Додатковому регламенті змагання-етапу.

53.1. НАДАННЯ СТАРТОВИХ НОМЕРІВ

Першими розподіляються стартові номери серед заявлених для участі до закінчення терміну подачі заявок екіпажів, де першими водіями заявлені водії з списку пріоритету FIA та FAU в залежності від заліку (групи), в якій ці екіпажі заявлені, в наступній послідовності:

Групи 4WD, SUPER 2WD, 2WD.

54. РЕСТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ (РАЛІ 2)**54.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

54.1.1. Будь-які екіпажі, які не в змозі закінчити Секцію, можуть прийняти Рестарт в ралі на початку наступної Секції. Якщо екіпажі не бажають прийняти Рестарт, вони мають заповнити відповідну форму сходу, яка знаходиться в задній частині Дорожньої книги, та якомога швидше передати її Організатору та/або до Штабу ралі.

54.1.2. Після того, як Директора ралі було проінформовано стосовно сходу, екіпажі можуть закінчити СД, здавши свою Карту часу, на яку фактичний час СД не ставиться.

54.1.3. В разі виключення, згідно Статті 41 даного Регламенту, учасники ралі можуть прийняти Ре-старт з будь-якої наступної Секції. Штрафний Час буде застосовано від КЧ, на якому відповідний учасник ралі перевищив часовий максимум, дозволений за запізнення.

54.1.4. Будь-які екіпажі, які зійшли на останній Секції, з технічних (або інших) причин або фактично не фінішували на фінішному КЧ змаганні і які виключені зі змагання, місце на змаганні не отримують.

54.2. ШТРАФИ

Всім екіпажам, які приймають Ре-старт, буде призначено наступні часові штрафи:

- Для кожної пропущеної СД або ССД: 5 хвилин.
- Ці штрафні часи будуть додаватися до кращого часу, який досягнуто в даному класі. Якщо схід відбувається після останньої СД або ССД Дня, буде вважатися, що екіпажі пропустили цю останню СД або ССД.

55. РЕМОНТ ДО РЕСТАРТУ

55.1. МІСЦЕ ТА ЧАС СЕРВІСУ

Немає ніяких обмежень на сервіс автомобілів екіпажів, що зійшли.

55.2. ПОВТОРНА ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ

55.2.1. Для Ре-старту відремонтований автомобіль повинен пройти огляд Технічним комісаром.

64.4. ДОЗВОЛЕНІ ШИНИ

64.4.3. Протягом змагання кількість шин, що використовуються, не обмежується.

71.1. ЦЕРЕМОНІЯ ПОДІУМУ

71.1.1. Обов'язковими атрибутами нагородження переможців та призерів змагання, включеного у залік Кубка Карпат, є наявність у місці проведення нагородження Державного прапора України та прапору FAU. На місці проведення нагородження (подіум, арка тощо) повинно бути розміщено зареєстровану емблему FAU розміром не менше 50 x 50 см і текст «АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ, НАЦІОНАЛЬНА СЕРІЯ З РАЛІ «КУБОК КАРПАТ» (висота літер жодного іншого напису у місці нагородження не може бути більше літер вказаного тексту), порядковий номер етапу, назва змагання, місце проведення, дата.

V2. КУБОК АВТОМОБІЛЬНОЇ ФЕДЕРАЦІЇ УКРАЇНИ З РАЛІ

Національна серія змагань з ралі «Кубок Автомобільної Федерації України з ралі» (далі Кубок ФАУ) у 2017 році проводиться у відповідності до вимог Загального Регламенту Чемпіонату України з ралі за винятком окремих пунктів, які матимуть наступний вигляд:

1.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

1.1.1. Національну серію змагань з ралі Кубок ФАУ проводить Автомобільна Федерація України (FAU). Даний Регламент є керівним документом для всіх змагань, включених у залік Кубку ФАУ, як його етапи. Всі етапи організуються і проводяться відповідно до МСК FIA, НСК FAU, Загальних вимог до всіх Чемпіонатів, Кубків, Трофеїв (Серій) України та інших змагань Автомобільної Федерації України, інших регламентуючих документів FIA та FAU стосовно автомобільного спорту, даного Регламенту, а також Додаткового Регламенту і програм, які видаються Організатором змагання.

4.1. УЧАСНИКИ КУБКУ

До участі у Кубку ФАУ допускаються володарі національних або міжнародних ліцензій водія категорії „А” „В” „С” „D” „R” „D0” „D1” „ДЮ” „ДЛ” та володарі національних або міжнародних ліцензій представника категорій „СР”, „СТ”, „ПІ”, „ПН”, виданих FAU, внесених у Реєстр володарів ліцензій FAU та дійсних у поточному році. Володарі ліцензій повинні мати документи згідно НСК FAU та інших регламентуючих документів FAU.

Володарі ліцензій категорії „ДЮ” не мають права керувати автомобілем.

4.2. УЧАСНИКИ ЗМАГАНЬ

До участі у окремих змаганнях Кубку ФАУ допускаються володарі ліцензій, виданих іншими НАФ, на умовах, визначених FIA та володарі ліцензій „P1”.

Нарахування очок в залік Кубку ФАУ проводиться без врахування екіпажів, у складі яких є володарі ліцензій, виданих іншими НАФ та ліцензій категорії «P1».

4.3. НОВІ УЧАСНИКИ

Тільки для етапів Чемпіонату України.

7.2. АБСОЛЮТНИЙ ЗАЛІК

До змагань в абсолютному заліку Кубку ФАУ допускаються водії, які заявлені у будь-який клас.

7.3. ЗАЛІК У ОКРЕМИХ КЛАСАХ

До змагань в окремих класах Кубку ФАУ допускаються такі автомобілі:

КЛАС	АВТОМОБІЛІ
N4	Групи „N” з об’ємом двигуна від 2000 см ³ ;
4WD OPEN	Групи „У” з об’ємом двигуна до 4000 см ³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог класу 4WD OPEN згідно з Додатком IX-2
2WD OPEN	Групи „У” з приводом на одну вісь та об’ємом двигуна до 3500 см ³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог класу 2WD OPEN згідно з Додатком IX-1. Автомобілі, з приводом на одну вісь та об’ємом двигуна до 2000 см ³ включно, що мають діючу омологацію FIA.

2WD 2000	Групи „У” з приводом на одну вісь та об’ємом двигуна до 2000 см ³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог класу 2WD згідно з Додатком IX-1. Автомобілі, з приводом на одну вісь та об’ємом двигуна до 1600 см ³ включно, що мають діючу омологацію FIA.
2WD 1600	Групи „У” з приводом на одну вісь та об’ємом двигуна до 1630 см ³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог класу 2WD згідно з Додатком IX-1 Автомобілі, з приводом на одну вісь та об’ємом двигуна до 1400 см ³ включно, що мають діючу омологацію FIA.
2WD 1400	Групи „У” з приводом на одну вісь та об’ємом двигуна до 1400 см ³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог класу 2WD згідно з Додатком IX-1.

10.2. НАРАХУВАННЯ ОЧОК В ІНДИВІДУАЛЬНОМУ ЗАЛІКУ

На кожному змаганні водіям за виборені місця присвоюються очки за таблицями:

• в абсолютному заліку:

Місце	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Очки	100	75	60	50	40	30	20	15	12	11	10
Місце	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21 і далі	
Очки	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0,5	

• в класі:

Місце	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 і далі
Очки	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1	0,5

11.1. КЛАСИФІКАЦІЯ В ІНДИВІДУАЛЬНОМУ ЗАЛІКУ

Кубок ФАУ проводиться в абсолютному заліку та у класах згідно пунктів 7.2. та 7.3 цього Розширення V2.

Звання володаря Кубку ФАУ серед водіїв (перших водіїв – пілотів і других водіїв – штурманів) у абсолютному заліку або у класі присвоюється, та наступні місця визначаються за найбільшою сумою очок, набраних водіями на змаганнях, включених у залік Кубку. При цьому, до уваги беруться:

- 3 кращих результати (в очках) на змаганнях-етапах Кубку ФАУ з додаванням до них
- результату (в очках), з застосуванням до нього коефіцієнту 2, на фінальному змаганні -етапі Кубку ФАУ.

Якщо протягом Кубку ФАУ в класі стартувало не менше 7-ми водіїв, то переможцю присвоюється звання «Володар Кубку Автомобільної Федерації України з ралі», а водії, які посіли перше, друге та третє місця відповідно нагороджуються золотою, срібною та бронзовою медалями.

Якщо протягом Кубку в класі стартувало 5 або 6 водіїв, то Кубок вважається таким, що не відбувся, переможець нагороджується дипломом як «Переможець змагань Кубку Автомобільної Федерації України з ралі», а водій, що посів друге місце, нагороджується дипломом «За друге місце в змаганнях Кубку Автомобільної Федерації України з ралі».

Якщо протягом Кубку в класі стартувало 4 водії, то Кубок вважається таким, що не відбувся, а водій, що посів перше місце, нагороджується дипломом як «Переможець змагань Кубку Автомобільної Федерації України з ралі».

Якщо протягом Кубку в класі стартувало менше 4-х водіїв, то Кубок вважається таким, що не відбувся, і нагородження не проводиться.

Водій вважається таким, що взяв участь у Кубку, якщо він стартував (розпочав змагальну частину) щонайменше в одному змаганні (етапі).

Водій не має права на отримання нагород за підсумками Кубку ФАУ, якщо він не стартував на фінальному та одному з змагань-етапів Кубку ФАУ. При цьому, він не виключається з заліку, а його нагороди не передаються іншому водієві.

11.2. КЛАСИФІКАЦІЯ В КОМАНДНОМУ ЗАЛІКУ

В командному заліку Кубку ФАУ беруть участь команди, які взяли участь щонайменше в одному етапі. Першість серед команд визначається по найбільшій сумі очок, набраних заліку Кубку. При цьому, до уваги беруться:

- 3 кращих результати (в очках) на змаганнях-етапах Кубку ФАУ з додаванням до них
- результату (в очках), з застосуванням до нього коефіцієнту 2, на фінальному змаганні -етапі Кубку ФАУ.

Кубок ФАУ у командному заліку вважається таким, що не відбувся, і нагородження не проводиться, якщо в ньому взяли участь менше 4 команд.

13.1. КІЛЬКІСТЬ ЕТАПІВ

Кубок ФАУ складається щонайменше з чотирьох змагань-етапів та фінального змагання-етапу.

15.6. СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ

Загальна довжина спеціальних ділянок змагання -етапу Кубку ФАУ повинна дорівнювати **щонайменше 50 км та щонайбільше 70 км.**

Загальна довжина спеціальних ділянок фінального змагання-етапу Кубку ФАУ повинна дорівнювати **щонайменше 100 км та щонайбільше 130 км.**

Будь-який відрізок траси ралі не повинен включатися в спеціальну ділянку більше **трьох** разів в одному напрямку руху.

15.8. ПРОГРАМА РАЛІ

Кожне змагання, яке включено до заліку Кубку ФАУ, має бути організовано таким чином, щоб від початку ознайомлення з трасою змагань до нагородження переможців проходило щонайбільше 2 дні.

28.2. ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ

Розмір внеску за участь у будь-якому етапі Кубку не повинен перевищувати:

за екіпаж, що змагається тільки в абсолютному заліку	3500 грн.
за екіпаж в класах N4 та 4WD Open	3000 грн.
за екіпаж в класах 2WD Open та 2WD 2000	2500 грн.
за екіпаж в класах 2WD 1600 та 2WD 1400	2000 грн.
за молодіжний екіпаж (кожен член екіпажу віком до 25 років)	1000 грн.
за жіночий екіпаж	1000 грн.
за участь команди	500 грн.

36.4. ОЗНАЙОМЛЕННЯ – ПІДГОТОВЛЕНІ АВТОМОБІЛІ

Під час ознайомлення можуть використовуватись спортивні автомобілі за умови дотримання інших вимог Загального регламенту. Дозвіл на ознайомлення на спортивному автомобілі надається Організатором змагання за письмовим запитом екіпажу.

36.11. КІЛЬКІСТЬ ПРОЇЗДІВ

Ознайомлення з трасою ралі повинно проводитись з обов'язковим обмеженням кількості проїздів кожною СД до двох разів, із суддівським контролем виконання цих умов (відміткою в спеціальній контрольній карті ознайомлення). Для контролю кількості проїздів на Старті та на СТОПі кожної СД розташовуються маршали, які роблять відповідні записи. Такі перевірки повинні бути проведені на кожній СД. Контрольна карта ознайомлення має бути здана в Штаб ралі щонайпізніше в термін, вказаний в Програмі ралі. Участь в ознайомленні розглядається як елемент безпеки, тому жоден екіпаж, який не проїхав будь-яку СД щонайменше 1 раз, не буде допущений до старту.

54. РЕСТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ (РАЛІ 2)

54.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

54.1.1. Будь-які екіпажі, які не в змозі закінчити Секцію, можуть прийняти Рестарт в ралі на початку наступної Секції. Якщо екіпажі не бажають прийняти Рестарт, вони мають заповнити відповідну форму сходу, яка знаходиться в задній частині Дорожньої книги, та якомога швидше передати її Організатору або в Штаб ралі.

54.1.2. Після того, як Директора змагання було проінформовано стосовно сходу, екіпажі можуть закінчити СД, здавши свою карту часу, на яку фактичний час СД не ставиться.

54.1.3. В разі виключення, згідно Статті 41 даного Регламенту, учасники ралі можуть прийняти Ре-старт з будь-якої наступної Секції. Штрафний Час буде застосовано від КЧ, на якому відповідний учасник ралі перевищив часовий максимум, дозволений за запізнення.

54.1.4. Будь-які екіпажі, які зійшли на останній Секції, з технічних (або інших) причин або фактично не фінішували на фінішному КЧ змаганні і які виключені зі змагання, місце на змаганні не отримують.

54.2. ШТРАФИ

Всім екіпажам, які приймають Ре-старт, буде призначено наступні часові штрафи:

- Для кожної пропущеної СД або ССД: 5 хвилин.
- Ці штрафні часи будуть додаватися до кращого часу, який досягнуто в даному класі. Якщо схід відбувається після останньої СД або ССД Дня, буде вважатися, що екіпажі пропустили цю останню СД або ССД.

55. РЕМОНТ ДО РЕСТАРТУ

55.1. МІСЦЕ ТА ЧАС СЕРВІСУ




























Немає ніяких обмежень на сервіс автомобілів екіпажів, що зійшли.

71.1. ЦЕРЕМОНІЯ ПОДІУМУ

71.1.1. Обов'язковими атрибутами нагородження переможців та призерів змагання, включеного у залік Кубку ФАУ, є наявність у місці проведення нагородження Державного прапора України та прапора ФАУ. На місці проведення нагородження (подіум, арка тощо) повинно бути розміщено зареєстровану емблему ФАУ розміром не менше 50 x 50 см і текст «АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ, НАЦІОНАЛЬНА СЕРІЯ З РАЛІ «КУБОК АВТОМОБІЛЬНОЇ ФЕДЕРАЦІЇ УКРАЇНИ З РАЛІ» (висота літер жодного іншого напису у місці нагородження не може бути більше літер вказаного тексту), порядковий номер етапу, назва змагання, місце проведення, дата.

ДОДАТКИ ДО ЗАГАЛЬНОГО РЕГЛАМЕНТУ

ДОДАТОК І. СТАНДАРТНІ ЗНАКИ РАЛІ

Control type Вид контролю Direction of travel Напрямок руху	CONTROL ZONE / ЗОНА КОНТРОЛЮ (Diameter of signs : about 70 cm / Діаметр знаків: біля 70 см)		
	⇒	⇒	⇒
	Control Area Entry Початок зони контролю	Compulsory Stop Обов'язкова зупинка	End of Control Area Кінець зони контролю
Passage Control Контроль проходження	 ←25 м мін→	 КП ←25 м→	
Time Control Контроль часу	 ←25 м мін→	 КЧ ←25 м→	
TC at Service Park Entrance КЧ на в'їзді в Парк Сервісу	 ←5 м→	 КЧ ←5 м→	
TC at Service Park Exit КЧ на виїзді з Парку Сервісу	 ←5 м→	 КЧ ←5 м→	
TC and SS Start КЧ та Старт СД	 ←25 м мін→	 КЧ ←50-200 м→	 СТАРТ СД ←25 м→
End of SS Кінець СД	 Advance Indication Попередня Індикація ←100 м→	 Flying Finish Line Лінія Фінішу ←100-300 м→	 STOP Stop Control Стоп Контроль ←25 м→
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS / ІНШІ СТАНДАРТНІ ЗНАКИ РАЛІ FIA (Diameter of signs : about 70 cm / Діаметр знаків: біля 70 см)			
Tyre Marking / Cheking Маркування / Контроль шин		 One sign for all tyre operations Єдиний знак для всіх операцій з шинами	
Refuel Zone Зона Дозаправки		 One sign for all refuel operations Єдиний знак для всіх операцій з дозаправки	
Radio Point Радіо Пост	 Warning sign Попереджаючий знак ←100 м→	 Radio Point Радіо Пост	
Medical Vehicle Point Медичний Пост	 Warning sign Попереджаючий знак ←100 м→	 Medical Vehicle Point Медичний Пост	

ДОДАТОК II-1. СТАНДАРТНИЙ ДОДАТКОВИЙ РЕГЛАМЕНТ







Додатковий Регламент має бути надрукованим в форматі А5 та бути доступним на офіційному веб-сайті ралі згідно Загального Регламенту Чемпіонату.

ЗМІСТ*** Якщо застосовується**

- 1. Вступ**
 - 1.1 Загальні положення
 - 1.2 Опис дорожнього покриття
 - 1.3 Загальна довжина маршруту та спеціальних ділянок
- 2. Організація**
 - 2.1 Заліки, до яких входить ралі
 - 2.2 Номери віз – FIA (якщо міжнародне) та FAU
 - 2.3 Назва та контактна інформація організатора
 - 2.4 Організаційний комітет
 - 2.5 Спортивні Комісари змагань
 - 2.6 Спостерігачі та делегати
 - 2.7 Вищі посадові особи
 - 2.8 Розташування Штабу ралі
 - 2.9 Розташування Парку сервісу
 - 2.10 Розташування Закритого парку
 - 2.11 Розташування Медіа-центру
 - 2.12 Основні GPS-координати
- 3. Програма ралі (вказує місце проведення заходу в хронологічному порядку, дати та часи)**
 - 3.1 Розклад до початку тижня ралі
 - Публікація Додаткового регламенту
 - Дати початку та закінчення прийому заявок
 - Публікація Дорожньої книги, мапи ралі та Путівника по ралі
 - Публікація списку заявок, які прийнято організатором
 - 3.2 Розклад протягом тижня ралі
 - Відкриття Штабу ралі
 - Офіційна дошка оголошень – місце розташування та час
 - Останній строк для подачі даних по штурману
 - Початок та закінчення Ознайомлення
 - Видача набору матеріалів та документів
 - Відкриття прес-центру та початок акредитації ЗМІ
 - Розклад тесту для учасників *
 - Час першого засідання Спортивних Комісарів
 - Передстартова прес-конференція
 - Адміністративні перевірки
 - Технічна інспекція – пломбування та маркування
 - Час публікації списку допущених учасників та порядок старту 1 Дня
 - Урочистий старт *
 - Старт ралі, час та місце
 - Час публікації порядку старту 2 Дня
 - Час публікації фінальної попередньої класифікації
 - Вручення призів
 - Заключна Технічна Інспекція

- Фінальна прес-конференція
 - 4. Заявки**
 - 4.1 Закінчення прийому заявок (дата, час)
 - 4.2 Процедура прийому заявок
 - 4.3 Кількість учасників
 - 4.4 Автомобілі та класи
 - 4.5 Заявочні внески
 - 4.6 Деталі сплати (**реквізити та особливості платежів**)
 - 4.7 Повернення заявочних внесків
 - 4.8 Комплект для одного екіпажу
 - 5. Страхування**
Найменування компанії-страховика, опис полісу страхування та особливостей договору.
 - 6. Реклама та ідентифікація**
Опис розміщення реклами та стартових номерів, а також штрафу за її відсутність.
 - 7. Шини ***
Умови використання шин під час змагання та ознайомлення.
 - 8. Пальне***
Умови використання пального.
 - 9. Ознайомлення**
Регламентация реєстрації на ознайомлення, розкладу та правил ознайомлення, а також швидкісного режиму під час ознайомлення.
 - 10. Адміністративні Перевірки**
Умови перевірок, а також перелік документів, які мають бути представлені.
 - 11. Технічні Інспекції, Пломбування та Маркування**
Умови інспекції, перелік документів, які мають бути представлені, спеціальні вимоги до автомобілів, а також штрафи за запізнення на технічну інспекцію.
 - 12. Інші процедури**
Опис процедур урочистих старту та фінішу, процедур старту та ре-старту, умов роботи зон регрупінгу, віддаленого сервісу/дозаправки, закритого та сервісного парків, а також будь-яких спеціальних процедур, передбачених організатором.
 - 13. Ідентифікація офіційних осіб**
Опис способу, у який будуть ідентифіковані офіційні особи.
 - 14. Призи**
Перелік фінальних класифікацій, які буде встановлено у змаганні, та особливості процедури нагородження.
 - 15. Фінальні перевірки та Протести**
Умови фінальної інспекції, а також розмір внесків при поданні протесту або апеляції.
- Додаток 1** Маршрутний лист
Додаток 2 Графік ознайомлення
Додаток 3 Ім'я та Прізвище Офіцера по зв'язку з учасниками.
Додаток 4 Схема та особливості розміщення додаткової реклами
Додаток 5 Стандартні знаки ралі
Додаток 6 Розклад технічних перевірок згідно стартових номерів
Додатки 7, 8, 9 і так далі
 Питання на розсуд організаторів, включаючи останні постанови щодо комбінезонів, шоломів та будь-яких інших вимог безпеки.

ДОДАТОК ПІ-2. КАРТА ЧАСУ(КОНТРОЛЬНА КАРТА / КАРНЕТ)

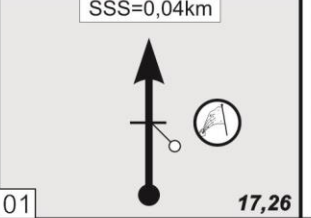


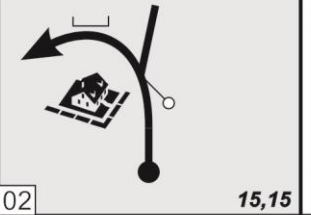

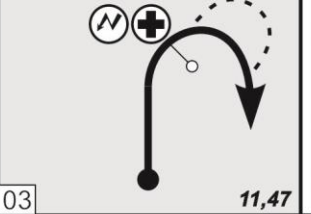

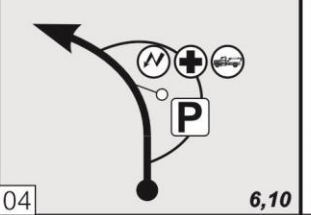

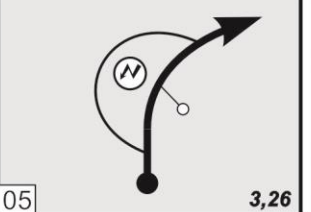

 Car N° / Стів Section 3 Секція 3 04.10.2015		 
TC K4 5A	Regroup in - Regroup out / Service in Перегрупування вхід - Перегрупування вихід / Служба вхід	COMPETITOR USE ЗАПОВНЮЄТЬСЯ УЧАСНИКОМ
	NEW TIME НОВИЙ ЧАС H/Година Мн/Хв  TC / КМ - 5B	DUE TIME ЗАПЛАНОВАНИЙ ЧАС ПРИВ'ЄЗУ H/Година Мн/Хв TC / КМ - 5B
TC K4 5B	Regroup out / Service in - Service out Перегрупування вихід / Служба вхід - Служба вихід	COMPETITOR USE ЗАПОВНЮЄТЬСЯ УЧАСНИКОМ
	TARGET TIME ІДЕАЛЬНА НОРМА ЧАСУ 0030 H/Година Мн/Хв  TC / КМ - 5B	DUE TIME ЗАПЛАНОВАНИЙ ЧАС ПРИВ'ЄЗУ H/Година Мн/Хв TC / КМ - 5B
TC K4 5B	Service out - Виступає-2 Служба вихід - Виступає-2 12,05 км	COMPETITOR USE ЗАПОВНЮЄТЬСЯ УЧАСНИКОМ
	TARGET TIME ІДЕАЛЬНА НОРМА ЧАСУ 0032 H/Година Мн/Хв  TC / КМ - 6	DUE TIME ЗАПЛАНОВАНИЙ ЧАС ПРИВ'ЄЗУ H/Година Мн/Хв TC / КМ - 6
TC K4 6	SS 6 / CD 6 "Виступає-2" / Виступає-2 19,50 км (32,40 км)	COMPETITOR USE ЗАПОВНЮЄТЬСЯ УЧАСНИКОМ
	FINISH TIME / ЧАС ФІНІШУ H/Година Мн/Хв СЕК/СЕК 1/10 PROVIS. START ЗАПЛАНОВАНИЙ ЧАС СТАРТУ H/Година Мн/Хв ACTUAL START / ЧАС СТАРТУ H/Година Мн/Хв TARGET TIME ІДЕАЛЬНА НОРМА ЧАСУ 0055 H/Година Мн/Хв DUE TIME ЗАПЛАНОВАНИЙ ЧАС ПРИВ'ЄЗУ H/Година Мн/Хв TIME TAKEN / ФАКТИЧНИЙ ЧАС ПРОЇЗДУ Мн/Хв СЕК/СЕК 1/10 TC / КМ - 7	DUE TIME ЗАПЛАНОВАНИЙ ЧАС ПРИВ'ЄЗУ H/Година Мн/Хв TC / КМ - 7
TC K4 7	SS 7 / CD 7 "Ластівка-2" / Ластівка-2 9,40 км (12,60 км)	COMPETITOR USE ЗАПОВНЮЄТЬСЯ УЧАСНИКОМ
	FINISH TIME / ЧАС ФІНІШУ H/Година Мн/Хв СЕК/СЕК 1/10 PROVIS. START ЗАПЛАНОВАНИЙ ЧАС СТАРТУ H/Година Мн/Хв ACTUAL START / ЧАС СТАРТУ H/Година Мн/Хв TARGET TIME ІДЕАЛЬНА НОРМА ЧАСУ 0019 H/Година Мн/Хв DUE TIME ЗАПЛАНОВАНИЙ ЧАС ПРИВ'ЄЗУ H/Година Мн/Хв TIME TAKEN / ФАКТИЧНИЙ ЧАС ПРОЇЗДУ Мн/Хв СЕК/СЕК 1/10 TC / КМ - 8	DUE TIME ЗАПЛАНОВАНИЙ ЧАС ПРИВ'ЄЗУ H/Година Мн/Хв TC / КМ - 8
TC K4 8	SS 8 / CD 8 "Королюк-2" / Королюк-2 6,95 км (9,85 км)	COMPETITOR USE ЗАПОВНЮЄТЬСЯ УЧАСНИКОМ
	FINISH TIME / ЧАС ФІНІШУ H/Година Мн/Хв СЕК/СЕК 1/10 PROVIS. START ЗАПЛАНОВАНИЙ ЧАС СТАРТУ H/Година Мн/Хв ACTUAL START / ЧАС СТАРТУ H/Година Мн/Хв TARGET TIME ІДЕАЛЬНА НОРМА ЧАСУ 0015 H/Година Мн/Хв DUE TIME ЗАПЛАНОВАНИЙ ЧАС ПРИВ'ЄЗУ H/Година Мн/Хв TIME TAKEN / ФАКТИЧНИЙ ЧАС ПРОЇЗДУ Мн/Хв СЕК/СЕК 1/10 TC / КМ - 8A	DUE TIME ЗАПЛАНОВАНИЙ ЧАС ПРИВ'ЄЗУ H/Година Мн/Хв TC / КМ - 8A

ДОДАТОК ПІ-4. ДОРОЖНЯ КНИГА (ЛЕГЕНДА)

1. Дорожня книга має бути надрукована в форматі А5 з вертикальною орієнтацією та переплетена зліва металевою (або з іншого подібного матеріалу) пружиною, яка дозволяє відкривати книгу на 360°.
2. Печать має бути двобічною на папері щільністю щонайменше 90 г/м².
3. Печать має бути тільки на білому папері, тобто не потрібно виділяти кольором сторінки з СД та з ДС. Цього буде досягнуто затіненням колонки «Напрямок» так, як у прикладі.
4. Може бути одна книга для всього ралі або різні книги для кожного Дня. В останньому випадку, повинен бути легкий метод відрізяти книги для кожного Дня.
5. Заголовки повинні бути національною мовою та/або додатково англійською мовою.
6. Старт кожного дорожнього сектора (Спеціальної ділянки) повинен бути з нової сторінки. Втім, якщо до цього нову сторінку було використано з пункту Стоп після спецділянки, цього не потребується, а кінець спецділянки (та початок дорожнього сектору) буде продовжуватись на тій самій сторінці (як у прикладі).
7. Вертикальна лінія між колонками «Напрямок» та «Інформація» **повинна бути пофарбована чорним там, де дорожнє покриття – гравій, і повинна бути нефарбованою (білою) там, де покриття – асфальт або ущільнене.**
8. Номер СД може бути розташований збоку сторінки (як показано в прикладі) для полегшення пошуку СД. При двобічній печаті номер повинен бути на боці, протилежному пружині. Номер повинен бути тільки на сторінках, які відносяться до цієї СД.
9. Всі 5-км пункти безпеки **/SOS/** та пункти швидкої допомоги повинні бути позначені відповідними символами.
10. Сторінка з позначеннями **/символами/** повинна бути на початку Дорожньої книги.
11. Маршрут **всього** ралі має бути в кожній Дорожній книзі.
12. Коли Дорожній Сектор розташовано за СД, дистанція (в метрах) між КЧ та Стартом СД має бути в нижньому правому куті клітинки «Інформація», яка відповідає даному КЧ.
13. Мають бути показані координати GPS Старту та Фінішу кожної СД, регрупінгів та парків сервісу.
14. Карта кожної СД має бути розташована на сторінці, яка передує першій сторінці кожної СД. Ця карта має містити:
 - масштаб,
 - напрямок на північ,
 - маршрут ознайомлення,
 - альтернативний маршрут,
 - старт/фініш та 5-км пункти **SOS**.
15. На сторінці має бути не більше 6 позицій (рядків).
16. При необхідності, для запобігання непорозумінням, можуть бути включені фотографії та схеми розташування контролів.
17. Дорожня книга також має містити іншу корисну інформацію:
 - точки відмітки прибору виміру відстані на перехрестях;
 - важливі перехрестя та розвилки на дорожніх секторах від / до СД;
 - список лікарень / медичних центрів;
 - номери телефонів Штабу ралі та Рятувальних служб;

- форму сходу;
 - форму заяви;
 - Зелений знак "OK" та Червоний знак "SOS".
18. За допомогою товщини лінії відбувається відображення головних та другорядних доріг, а не напрямку руху.
19. Кожна Дорожня книга має містити щонайменше один план Парку Сервісу. Нема необхідності додатково надавати плани розташування Парку Сервісу, якщо вони повторюються для кожного відвідування. Однак плани є важливими, якщо там відбувається зміна місця розташування КЧ.

TC / КЧ-4 Ay-Petri	Distance / Дистація	Lag Коло 2	Page / Сторінка
TC / КЧ-5 Plato	19,10 km. км.	Секція Секція 2	53
Special Stage / Спеціальна ділянка	Average speed / Середня швидкість	Time allowed / Норма часу	
SS 4 Ay-Petri-2 17,26 km.	52,09 km/h км/год	00 h. 22 min. час. мин.	

Distance in km. / Дистанція в км.		Direction / Напрямок	Information / Інформація	Distance to go/ Дистанція до КЧ км./км.
Total / Загальна	Partial / До позиції			
0,00	0,00	SSS=0,04km  01 17,26	 GPS N44.29.142 E034.06.622 SSS-4 Ay-Petri-2 	19,10
2,11	2,11	 02 15,15	 Учан-Су	16,99
5,79	3,68	 03 11,47	 GPS N44.28.488 E034.05.696 SOS-1	13,31
11,16	5,37	 04 6,10	 GPS N44.28.245 E034.04.899 SOS-2 P	7,94
14,00	2,84	 05 3,26	 GPS N44.27.803 E034.04.038 SOS-3	5,10

4

ДОДАТОК III. БЕЗПЕКА НА РАЛІ

Застосування наступних правил є обов'язковим (але не вимагає їх включення у Додатковий Регламент ралі). Організатор повинен забезпечити додаткові заходи для покращення безпеки. Організатор повинен звернути увагу на вимоги Додатку Н до МСК FIA, зокрема на розділ 9.3.

1. ЗАГАЛЬНА БЕЗПЕКА**1.1 ПЛАН БЕЗПЕКИ**

Для кожного ралі мусить бути укладений свій план безпеки, який повинен містити щонайменше:

1.1.1. Розташування Штабу Ралі.**1.1.2. Прізвища, імена та по-батькові наступних відповідальних осіб:**

- Директора змагання;
- Заступників Директора змагання;
- Головного лікаря ралі;
- Начальника безпеки ралі;
- Начальників (Офіцерів) безпеки кожної СД.

1.1.3. Адреси і телефони термінових служб в районах проведення кожної СД:

- міліції (служби охорони правопорядку і державної дорожньо-патрульної служби);
- ургентних лікувальних закладів (лікарень) (див. ст. 3.5.2)
- служб швидкої медичної допомоги;
- пожежних частин;
- служб дорожньої допомоги.

1.1.4. Повний маршрут ралі, з точним описом секторів зв'язку.**1.1.5. План безпеки кожної СД, який повинен включати:**

- точне розташування постів суддів перекриття траси (маршалів траси), рятувальних і санітарних автомобілів і постів радіозв'язку, маршрути евакуації поранених нанесених на детальну карту (Ст. 3.5.1). Усі GPS координати повинні бути записані у форматі WGS-84 у формі градусів, хвилин і десятих частин хвилини, тобто 139° 36. 379';
- зони, означені Організатором, як відкриті для глядачів. Усі інші зони вважаються закритими для глядачів;
- заходи безпеки екіпажів (див. мінімальні вимоги ст. 3);
- заходи безпеки Офіційних Осіб ралі;
- процедуру стеження за рухом спортивних автомобілів;
- дії у разі пропажі екіпажу;
- номери телефонів (згідно ст. 14.1.15 Додатку Н до МСК FIA);
- заходи безпеки глядачів (згідно Додатку Н до МСК FIA);
- засоби зв'язку (загальні + зв'язок на СД) (ст. 1.2.2 – 3.1.1 (останній абзац) і ст. 3.3);
- розклад руху закриваючих і відкриваючих трасу для стороннього руху автомобілів (ст. 2.2.5 і 2.7)
- чинні закони України стосовно процедури дій при ДТП (ст. 2.5);
- інформація стосовно санітарного гелікоптеру (ст. 9.3 Додатку Н до МСК FIA).

1.1.6. План безпеки повинен детально окреслювати наступні питання:

- безпека глядачів;
- безпека екіпажів, що приймають участь в ралі;
- безпека Офіційних Осіб;
- безпека представників ЗМІ;

1.1.7. Для ралі – етапів Чемпіонату України з ралі, чорновий варіант плану безпеки повинен бути надісланий у FAU щонайпізніше за один місяць до старту ралі. План безпеки повинен включати опис повного маршруту ралі, включаючи і дорожні секції.

1.2 НАЧАЛЬНИК БЕЗПЕКИ РАЛІ

1.2.1. Прізвище Начальника Безпеки ралі повинне бути вказане у Додатковому регламенті ралі. Він повинен бути включений в Оргкомітет ралі і приймати участь в розробці плану безпеки.

1.2.2. Під час ралі він підтримує постійний зв'язок з Штабом ралі (Центром керування ралі), головним лікарем і стартом кожної СД (телефоном або по радіо).

1.2.3. Він є відповідальним за реалізацію і застосування плану безпеки.

1.3 НАЧАЛЬНИК (ОФІЦЕР) БЕЗПЕКИ СД

1.3.1. Для кожної СД повинен бути призначений Начальник (Офіцер) безпеки, який є асистентом Начальника безпеки ралі.

1.3.2. Начальник (Офіцер) безпеки СД повинен провести інспектувати трасу СД і підтвердити її відповідність плану безпеки до старту нульового екіпажу під номером «000».

1.4 КОНТРОЛЬ

1.4.1. Директор змагання несе повну відповідальність за виконання вимог плану безпеки.

1.4.2. На етапах Чемпіонату України з ралі Спостерігачі FAU звертають особливу увагу на виконання всіх процедур безпеки.

2. БЕЗПЕКА ГЛЯДАЧІВ

Основним пріоритетом плану безпеки є **безпека населення і глядачів в тому числі і у визначених для глядачів зонах**. Наведений нижче неповний (невичерпний) перелік заходів, які доповнюють вимоги Додатку Н до МСК FIA, обов'язковий для всіх ралі, окрім ст. 2.1.

2.1 НАВЧАЛЬНИЙ ФІЛЬМ (рекомендується для всіх ралі)

2.1.1. Може мати форму рекламного ролика з коментарями одного або кількох провідних ралійних пілотів, державною та (можливо) іншими мовами, які використовуються в даному регіоні України. Тривалість – 30 секунд.

2.1.2. Не повинен включати кадрів з зображенням аварій.

2.1.3. Повинен бути показаний кілька разів.

2.2 РЕКОМЕНДАЦІЇ СТОСОВНО СД

2.2.1. При плануванні ралі Організатор повинен враховувати місцеві особливості і традиції населення та глядачів у даному регіоні.

2.2.2. Розташування трас СД та розклад руху першого автомобіля (програма ралі) повинні відбивати у глядачів бажання подорожувати між спеціальними ділянками.

2.2.3. Ознайомлення екіпажів з трасою ралі вважається чинником безпеки ралі.

2.2.4. У разі затримки або відміни СД з міркувань безпеки, Спостерігач FAU не включає цей факт, як негатив, у свій звіт (окрім випадків, коли проблеми викликані або не передбачені заздалегідь Організатором).

2.2.5. Автомобілі Організатора, оснащені гучномовцями (так звані інформаційні автомобілі), повинні проїхати трасами усіх СД приблизно за одну годину до проїзду закриваючих трасу автомобілів (з номерами «000», «00» та «0») з метою попередження населення і глядачів та, у разі потреби, забезпечити усунення людей з небезпечних зон. Ці автомобілі можуть бути замінені гелікоптером з гучномовцями. Ця процедура при необхідності може повторюватися кілька разів.

2.3 КОНТРОЛЬ ЗА ГЛЯДАЧАМИ

2.3.1. Організатор, за допомогою представників служби охорони правопорядку (якщо це необхідно), повинен докласти усіх зусиль, аби виключити прохід

населення і глядачів у небезпечні зони, скеровуючи їх у спеціально визначені ним безпечні зони для перегляду ралі.

2.3.2. Глядачам забороняється переміщення пішки трасами СД після проходження закриваючого трасу автомобіля з номером «000» аж до проходження відкриваючого автомобіля Організатора з зображенням картатого прапора на бортах («мітли»).

2.3.3. Інструкції з безпеки повинні видаватися глядачам на всіх шляхах проходу до трас СД.

2.3.4. Для безпеки населення і глядачів на трасах СД повинні бути присутніми у достатній кількості компетентні судді перекриття (маршали траси) і представники служб охорони правопорядку, передбачені планами безпеки Організатора і органів МВС (міліція, військові і т. ін.). Судді перекриття (маршали траси) повинні пройти відповідний інструктаж для належного виконання покладених на них обов'язки і бути одягненими у спеціальні легко помітні жилети.

2.4 ДОЗАПРАВКА ТА СЕРВІС АВТОМОБІЛІВ

Якщо в зони дозаправки або сервісу допускаються глядачі, Організатор повинен забезпечити заходи утримання глядачів на достатній віддалі від потенційно небезпечних зон.

2.5 ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО АВАРІЮ

Якщо екіпаж, який приймає участь у ралі, потрапляє в аварію, при якій цивільна особа отримує тілесні ушкодження, водій повинен повідомити про це на наступний пост радіозв'язку, позначений в дорожній книзі і позначений на трасі відповідно до ст. 3.3.3. При недотриманні цього правила, Спортивні Комісари можуть накласти на екіпаж пеналізацію аж до виключення.

У разі аварії повинні повністю дотримуватися законодавства України стосовно дій при аварії (ці правила повинні бути включені в Додатковий регламент ралі).

2.6 РОЗСЛІДУВАННЯ АВАРІЙ

Кожен нещасний випадок на ралі, який призвів до смерті або важких тілесних ушкоджень, повинен бути предметом спеціального рапорту, скерованого в Комітет ралі FAU, з копією в Комітет безпеки змагань і медицини FAU. Даний рапорт укладається комісією, до складу якої входять призначений FAU на це ралі Спортивний Комісар, Технічний Делегат FAU (Технічний Комісар), Начальник безпеки ралі, Головний лікар і, якщо це можливе, представник міліції. Звіт повинен бути скерований у FAU щонайпізніше протягом 30 днів після завершення ралі, за винятком випадків, коли це явно заборонене чинним законодавством України, або через інші причини.

2.7 АВТОМОБІЛІ БЕЗПЕКИ ОРГАНІЗАТОРА

2.7.1. Організатор повинен використовувати щонайменше три автомобілі безпеки під номерами «000», «00» та «0» («Нулі»)

2.7.2. Кожен автомобіль повинен мати панелі розмірами 36 см x 50 см на передньому капоті, на даху і на обох передніх дверях з написом «БЕЗПЕКА» («SAFETY») і бути оснащені пульсуючими світловими сигналізаторами на даху (наприклад, проблісковими маячками), а також сиреною. Нульовий автомобіль (з номером «0») повинен бути оснащений відеокамерою для запису стану СД під час проїзду по ній.

2.7.3. Водії і штурмани «нульових» автомобілів повинні мати багатий досвід участі в ралі і дуже добре знати відповідні регламентуючі документи ралі, план безпеки ралі і якомога повніше інформувати Директора ралі стосовно всіх умов на трасі ралі. Водії Пріоритету або водії, що зійшли у цих ралі, не можуть залучатися до керування «нульовими» автомобілями безпеки. Директор змагання повинен враховувати рекомендації водіїв «нульових» автомобілів, щоб мати можливість відмінити СД у разі небезпеки. Екіпажі «нульових» автомобілів повинні правильно

та повністю виконувати процедури отримання відміток на всіх пунктах контролю, а також зв'язати свій час з суддівськими годинниками.

2.7.4. Інформаційні автомобілі Організатора, оснащені гучномовцями, повинні проїхати трасами усіх СД приблизно за 45 хв. до старту першого автомобіля з метою попередження населення і глядачів та переконатися, що всі люди усунені з заборонених зон. Ці автомобілі можуть бути замінені гелікоптером з гучномовцями. Ця процедура при необхідності може повторюватися кілька разів. Кожен Організатор повинен застосовувати автомобіль (автомобілі), що відкриває (відкривають) трасу (автомобіль (автомобілі) – «мітла»), який (які) повинен (повинні) проїхати трасу кожної СД за останнім стартуючим екіпажем. Цей автомобіль (автомобілі) повинен бути оснащений відповідними панелями згідно ст. 2.7.2. з зображенням картатого прапора.

2.7.6. Автомобілі безпеки повинні бути серійними (бажано омологованими FIA).

2.8 БЕЗПЕКА НА ДОРОЖНІХ СЕКЦІЯХ

При складанні маршруту і розкладу руху першого автомобіля слід приймати до уваги проблеми, пов'язані з дорожнім рухом (можливі затори на дорогах) і з проїздом населених пунктів.

2.9 ІНФОРМАЦІЯ

Інформація для місцевих мешканців розповсюджується наступними способами:

- через друковані, радіо і телевізійні ЗМІ;
- плакатами;
- інформаційними листівками;
- проходженням трасою ралі інформаційного автомобіля Організатора (ст. 2.2.5. і 2.7.4) оснащеного гучномовцями для інформування глядачів (за 45 хвилин – 1 год. до старту першого екіпажу).

3. БЕЗПЕКА ЕКІПАЖІВ

3.1 СЛУЖБИ БЕЗПЕКИ

3.1.1. На старті кожної СД, відповідно до ст. **9.3.** і **9.5.** Додатку Н до МСК FIA, повинні знаходитись наступні засоби, персонал та автомобілі, які мають вільний доступ до виїзду на трасу СД:

- 1 реанімаційний автомобіль швидкої медичної допомоги;
- лікар – фахівець інтенсивної медицини (реаніматолог);
- кваліфікований санітар;
- два чотирикілограмові вогнегасники та підготовлений оператор;
- засоби зв'язку з Штабом ралі (Центром керування ралі);
- автомобіль швидкого реагування (рятувальний автомобіль).

3.1.2. На проміжних пунктах повинні знаходитися:

- 1 автомобіль швидкої медичної допомоги;
- 1 лікар – фахівець інтенсивної медицини (реаніматолог) або кваліфікований санітар – фахівець в галузі інтенсивної медицини (реанімації);
- засоби зв'язку з Штабом ралі (Центром керування ралі).

У проміжних пунктах трас довгих СД (понад 15 км), якщо середня швидкість найшвидшого екіпажу (на підставі спортивних результатів попередніх років) нижча, ніж 75 км/год., місця розташування автомобілів швидкого реагування повинні бути переглянуті і їх число та/або розстановка змінені таким чином, аби максимальний час їх втручання був аналогічний з часом втручання на найшвидших СД. Якщо цього вимагають особливості ландшафту, клімату або інші умови, віддаль між цими пунктами за пропозицією Інспектора Комітету безпеки та медицини FAU при затвердженні Плану безпеки може бути змінена. Ці вимоги рекомендуються для всіх ралі.

3.1.3. На фініші кожної СД повинні знаходитися щонайменше два чотирикілограмові вогнегасники.

3.1.4. Або: **а)** у центральному парку сервісу на віддалі меншій, ніж 15 км від траси СД, якої це торкається, або: **в)** на старті СД повинні знаходитися:

- 1 стандартний автомобіль швидкої медичної допомоги, обладнаний згідно вимог чинного законодавства України для реанімації (див. ст. 9.5. Додатку Н до МСК FIA);
- 1 автомобіль дорожньої допомоги (евакуатор);
- засоби зв'язку з базою ралі.

Якщо ці автомобілі розташовані в парку сервісу, потрібно по два автомобілі кожного виду, аби у разі виїзду одного з них на виклик, другий повинен залишатися наготові.

3.1.5. Рекомендований для етапів Чемпіонату України санітарний гелікоптер швидкої медичної допомоги у випадках, коли час транспортування постраждалих з траси найбільш віддалених ділянок, складає більше 1 год. 30 хв. (ст. 9.3. Додатку Н до МСК FIA)

3.1.6. Автомобіль швидкої медичної допомоги повинен мати можливість негайно виїхати на трасу СД для втручання і повинен бути обладнаний щонайменше наступним:

- а)** медичною бригадою відповідно вимогам ст. 9.3. Додатку Н до МСК FIA (чинного законодавства України);
- б)** медичним устаткуванням згідно ст. 9.3. Додатку Н до МСК FIA;
- в)** набором основного рятувального обладнання, перелік якого визначений Головним лікарем ралі у співпраці з керівником рятувальної служби;
- г)** двома чотирикілограмовими вогнегасниками та підготованим оператором;
- д)** засобами зв'язку з базою ралі;
- е)** сигнальною сиреною;
- ж)** відповідними засобами ідентифікації.

Зауваження: Якщо цього вимагає рельєф місцевості, автомобіль першої допомоги може бути замінений двома автомобілями:

- 1 автомобіль швидкої медичної допомоги (а+б+д+ж)
- 1 автомобіль технічної допомоги (б+в+г+д)

3.2 ПРЕВЕНТИВНІ ЗАХОДИ (сигналізація і дорожні знаки)

3.2.1. Дороги і під'їзди до траси СД повинні бути закриті для руху. Це може здійснюватися наступними способами:

- а)** головні і другорядні дороги та всі проїзди, які виходять на трасу СД та якими можливий рух транспорту, повинні бути заблоковані і охоронятися суддями (маршалами) перекриття, міліціонерами або представниками інших служб охорони правопорядку;
- б)** малі тупикові дороги (наприклад, під'їзди до будівель тощо) повинні бути заблоковані або перев'язані огорожувальною стрічкою; на засобах блокування або на стрічках повинні розташовуватися повідомлення про небезпеку виходу на трасу СД під час ралі.

3.2.2. Обов'язком «нульових» екіпажів є перевірка перекриття і негайне інформування Штабу ралі про будь-які його недоліки, які повинні бути виправлені до старту СУ.

3.2.3. Уздовж трас СД повинні бути розташовані пости суддів (маршалів) перекриття траси, які зобов'язані

- утримувати глядачів поза забороненими зонами за допомогою щитів, бар'єрів або стрічок, свистків і гучномовців;
- по можливості попереджувати екіпажі про можливі перешкоди на трасі, застосовуючи процедуру жовтого прапора (див. ст. 3.2.4.).

3.2.4. При необхідності використання жовтих прапорів, застосовується наступна процедура:

3.2.4.1. На кожному пункті радіозв'язку повинен знаходитися один жовтий прапор (пункти розташовуються приблизно через кожні 5 км.)

3.2.4.2. Жовтий прапор показується екіпажам виключно за вказівкою Директора ралі. Жовтий прапор має право показувати тільки маршал в яскравому жовтому жилеті з зображенням символу радіозв'язку. Час початку показу жовтого прапора повинен бути записаний і повідомлений Спортивним Комісарам Директором ралі.

3.2.4.3. При проїзді жовтого прапора екіпаж повинен негайно знизити швидкість і слідувати інструкціям суддів перекриття траси або водіїв автомобілів безпеки, яких вони зустрічатимуть. Жовті прапори показуватимуться на всіх пунктах радіозв'язку, передуючих місцю події. Кожне порушення даних вимог потягне за собою пеналізацію екіпажу на розсуд КСК.

3.2.4.4. Екіпажу, якому був показаний жовтий прапор, записують штучно підрахований час проїзду СД, відповідно до процедури Статті 47 Загального регламенту Чемпіонату України з ралі.

3.2.4.5. Інші прапори, окрім жовтого, на СД не показуються.

3.2.4.6. Інші сигнальні системи (наприклад, пульсуючі вогні) можуть бути використані на Супер СД. Усі деталі їх застосування повинні бути вказані у Додатковому регламенті ралі.

3.3 СПОСТЕРЕЖЕННЯ

3.3.1. Мережа радіозв'язку (через кожні 5 км), незалежна для кожної СД, повинна бути розгорнута для стеження за автомобілями і спостереження за ралі.

3.3.2. Кожен пункт радіозв'язку повинен бути позначений в дорожній книзі, а на трасі – знаком діаметром приблизно 55 см з нанесеним символом пункту радіозв'язку. Символ повинен бути чорного кольору на блакитному фоні.

3.3.3. Додатково, за 100 метрів до пункту зв'язку SOS повинен розташовуватися знак аварійної зупинки.

3.3.4. Автомобілі швидкої допомоги на СД повинні розташовуватися в пунктах радіозв'язку. У таких пунктах під знаком радіозв'язку повинен бути розташований знак з зображенням червоного або зеленого хреста.

3.3.5. Стеження за проходженням спортивними автомобілями трас СД повинне проводитися або в Штабі ралі, або начальником (офіцером) безпеки СД безпосередньо на СД. Для стеження використовується спеціальний формуляр. Організатор повинен описати в плані безпеки процедуру стеження за автомобілями і повинен детально описати порядок дій у разі пропажі екіпажу.

3.4. ДОРОЖНЯ КНИГА

3.4.1. У кожній дорожній книзі, як задня обкладинка у форматі А3 (складений), повинен знаходитися червоний знак "SOS" і на обороті зелений знак "OK". У випадку аварії, коли термінове медичне втручання не потрібне, зелений знак "OK" повинен виразно показуватися всім наступним екіпажам і гелікоптеру, який намагається допомогти.

3.4.2. Кожна дорожня книга перед описом маршруту повинна містити окрему сторінку, на якій викладена процедура дій екіпажу при аварії.

3.4.3. Усі без винятку учасники зобов'язані дотримувати вимог Статті 48 «Безпека учасників ралі» Загального регламенту Чемпіонату України з ралі.

3.4.4. Документація повинна містити ясне нагадування про необхідність дотримання цього правила для кожного водія.

3.4.5. Будь-який екіпаж, що мав можливість, але не виконав даних вимог, буде пеналізований КСК згідно з вимогами МСК FIA.

ПРИКЛАД**ПРОЦЕДУРА БЕЗПЕКИ У РАЗІ АВАРІЇ**

1) Всі учасники повинні бути ознайомлені зі Статтею 48 «Безпека учасників ралі» Загального регламенту Чемпіонату України з ралі і Статтею 18 «Дорожня книга».

2) Якщо ви побачили червону табличку "SOS", потрібно **ОБОВ'ЯЗКОВО** зупинитися і допомогти екіпажу, що просить допомоги. Ви несете відповідальність за допомогу пораненим і виклик рятувальних служб так швидко, як це можливо.

3) Перший екіпаж, що прибув на місце події, повинен зупинитися і проінформувати наступний автомобіль про всі деталі події.

4) Наступний автомобіль повинен повідомити на **НАЙБЛИЖЧОМУ** пункті радіозв'язку, яким може бути фініш-СТОП СД, наступні відомості:

- стартовий номер автомобіля, що потрапив в аварію;
- кількість членів екіпажу і глядачів, які отримали поранення (якщо такі є);
- наявність членів екіпажу або глядачів, заблокованих в автомобілі або поза ним;
- місце аварії, тобто найближчий перехресток або кілометровий стовп в дорожній книзі;
- іншу важливу інформацію, таку як пожежа, вода і т.ін.

5) Наступні автомобілі повинні зупинитися, якщо показаний червоний знак "SOS".

6) Всі екіпажі, які зупинилися на трасі СД, повинні встановити свої червоні світловідбиваючі трикутники на відстані щонайменше 50 метрів до місця зупинки, навіть якщо автомобіль знаходиться за межами дороги.

7) Телефонний номер аварійної служби у разі аварії:

8) Якщо ви зійшли з дистанції, проінформуйте Організатора телефоном:

9) Всі учасники, які зійшли з дистанції, зобов'язані якнайшвидше передати свої карти часу і належно заповнений формуляр сходу екіпажу на найближчому контрольному пункті.

Формуляр сходу екіпажу окремою сторінкою повинен бути включений в дорожню книгу.

3.5. ЕВАКУАЦІЯ

3.5.1. Для кожної СД повинні бути розроблені маршрути евакуації. Вони повинні бути ясно позначені в плані безпеки (на карті або схемі).

3.5.2. Усі медичні заклади (лікарні) поблизу трас СД повинні працювати в ургентному режимі.

4. БЕЗПЕКА ОФІЦІЙНИХ ОСІБ

В той час, коли основним завданням Організатора є безпека глядачів і екіпажів, що приймають участь в ралі, безпека Офіційних осіб також дуже важлива. Організатор повинен переконатися, що виконання прямих обов'язків Офіційними особами не ставить під загрозу їх безпеку. Організатор має також переконатися, що Офіційні особи відповідним чином підготовлені у цьому відношенні.

5. ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДО ОРГАНІЗАТОРІВ ЗМАГАНЬ**5.1. ЗАГАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ**

Всі етапи Чемпіонату України відрізняються між собою. Кожен організатор повинен адаптувати заходи безпеки до рельєфу місцевості, традицій та особливостей місцевих глядачів. Організатор відповідає за це перед FAU. Застосовані заходи будуть включені у звіт Спостерігача FAU; FAU візьме їх до уваги при відборі ралі в Чемпіонат наступного року.

Організатор також несе відповідальність за покращення навчання глядачів і всіх зацікавлених сторін, удосконалюючи вимоги безпеки, включаючи і навчальний фільм.

5.2. ПРОВЕДЕННЯ ШВИДКІСНИХ ДІЛЯНОК

5.2.1. Директор змагання несе відповідальність за проходження етапу у весь час і за будь-яких умов.

5.2.2. Проте, Директор змагання повинен приймати до уваги рекомендації Делегата Безпеки FAU (якщо призначено), спостерігачів, Начальника безпеки та екіпажів «нульових» автомобілів для того, щоб мати можливість відмінити СД у разі небезпеки.

5.2.3. Організатор і Директор змагання повинні передбачити альтернативний маршрут для кожної СД, який може бути використаний при відміні СД.

5.2.4. У разі відмови Директора ралі відмінити СД, яку визнали небезпечною, його можуть викликати для надання свідчень в КАС FAU у присутності Делегата безпеки FAU на цих ралі, де може бути переглянутий фільм, знятий бортовою камерою «нульового» або приймаючого участь в ралі екіпажу (див. нижче).

5.2.5. Якщо FAU визнає, що СД проводилася в умовах наявності небезпеки, виноситься пропозиція стосовно виключення даного етапу з Чемпіонату України наступного року.

5.2.7. Між Делегатом безпеки FAU на ралі і Директором ралі повинен бути налагоджений радіозв'язок, що складається з основної і незалежної запасної системи.

Делегат безпеки FAU на ралі має право давати рекомендації відносно проведення СД, якщо, на його думку, безпека глядачів під загрозою. Ухвалення рішення про відміну або затримку СД залишається за Директором ралі.

Проте, КАС FAU може зажадати пояснень від організатора, що не врахував рекомендацій Делегата безпеки FAU.

ДОДАТОК IV. ВОДІІ ПРІОРИТЕТУ FAU НА 2017 РІК

Місце	Прізвище, ім'я	Місто	Результат
	ПРОТАСОВ Юрій	Київ	Чемпіонат світу з ралі 2015 року 8 очок (залік WRC). Етап Чемпіонату світу з ралі 2015 року Перше місце (залік WRC 2).
	ГОРБАНЬ Валерій	Київ	Чемпіонат світу з ралі 2016 року 1 очко (залік WRC). Етап Чемпіонату світу з ралі 2015 року Третє місце (залік WRC 2).
	КОЗЛОВ Олександр	Київ	Чемпіонат України з ралі 2016 року Перше місце (абсолютний залік)
	СИДОРОВ Денис	Вінниця	Чемпіонат України з ралі 2015 року Перше місце (абсолютний залік)
	Потійко Сергій	Дніпро	Чемпіонат України з ралі 2016 року Друге місце (абсолютний залік)
	ГАНДЖА Борис	Маньківка, Черкаська обл.	Чемпіонат України з ралі 2015 року Друге місце (абсолютний залік) Чемпіонат України з ралі 2016 року Третє місце (абсолютний залік)
	ПЕТРЕНКО Володимир	Київ	Чемпіонат України з ралі 2015 року Третє місце (абсолютний залік)

ДОДАТОК V. ШИНИ**1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

- 1.1.** Шини повинні відповідати максимальному навантаженню та швидкості руху.
- 1.2.** Заборонено застосування шин, які мають відслоєння протектору та пошкодження каркасу. Глибина малюнка протектора має бути щонайменше 1,6 мм.
- 1.3.** Комплектні колеса однієї вісі автомобіля мають бути однаковими. Запасні комплектні колеса повинні бути ідентичними щонайменше двом основним комплектним колесам автомобіля.
- 1.4.** Колеса та шини не обмежуються за вимоги їхньої відповідності загальним вимогам.
- 1.5.** Ширина комплектного колеса залежного від робочого обсягу двигуна не повинна перевищувати наступних величин:

до 850 см ³	7 дюймів (178 мм)
до 1600 см ³	8 дюймів (203 мм)
до 2000 см ³	9 дюймів (229 мм)

1.6. Посадочний діаметр ободу може відрізнятись від того, який передбачено заводом-виробником, щонайбільше на 2 дюйми, та не може перевищувати 16 дюймів для автомобілів класів **2WD**, 18 дюймів для автомобілів класу **2WD OPEN** та 18 дюймів для автомобілів класу **4WD OPEN**

1.7. Запасне колесо не є обов'язковим, але якщо воно присутнє, воно має бути надійно закріпленим. Запасне колесо не має бути встановленим в просторі, який передбачено для водія та переднього пасажира, та не повинно спричиняти змін у зовнішньому вигляді кузова. Дозволяється мати в автомобілі щонайбільше два запасних колеса. Втім, під час процедури зважування в автомобілі повинно бути щонайбільше одне запасне колесо.

1.8. Колія не обмежується. Дозволяється застосування проставок коліс. Проставки мають бути прикріплені до дисків коліс, або до ступиць (фланців піввісей) за допомогою зварки або, щонайменше, двома болтами діаметром щонайменше 8 мм. Заборонено встановлення на дисках коліс будь-яких аеродинамічних пристроїв. Колеса не повинні виступати за габарити кузова.

2. ЗОНИ ЗАМІНИ ШИН

- 2.1.** Зони маркування колеса/шини повинні бути розташовані на виході зон, в яких дозволено заміну шин.
- 2.2.** Зона заміни шин повинна бути організована таким чином, щоб сума дистанції СД між двома послідовними Зонами заміни шин була не менше 30 км та не перевищувала 60 км.

3. ШИПОВАНІ ШИНИ

- 3.1.** Шиповані шини заборонено з 01 квітня по 31 жовтня кожного року.

ДОДАТОК VI. ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РАЛІ**1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

Даний додаток підготовлено з метою деталізації положень Загального Регламенту стосовно інформаційного забезпечення змагань з ралі та подальшої популяризації ралі в цілому.

2. ПРЕС-ЦЕНТР РАЛІ**2.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

Згідно вимог Статті 67 Загального Регламенту організатори повинні організувати роботу Прес-центрів, у яких буде здійснюватися акредитація журналістів для їхньої праці на ралі, та забезпечити у потрібному обсязі:

- надання необхідної документації, додаткового регламенту;
- надання списку заявлених екіпажів з вказаним часом старту першого автомобіля;
- надання схем СД, схеми розташування об'єктів ралі та місць для роботи представників ЗМІ;
- надання графіку роботи гелікоптерів або іншого транспорту для роботи ЗМІ;
- перелік осіб, присутніх на конференціях, прес-релізи;
- спеціальний одяг, що відрізняється (під грошову заставу), та бейджі;
- можливість участі в офіційних прес-конференціях;
- можливість доступу на трасу і в Парки Сервісу;
- можливість доступу на офіційний старт, фініш, церемонію нагородження;
- достатнє освітлення та місце для зйомок на всіх заходах змагання;
- оперативне інформування про хід змагання;
- надання поточних, попередніх неофіційних результатів;
- надання копій офіційних документів ралі;
- надання інформації про джерела та спосіб отримання інформації;
- проведення інструктажу з техніки безпеки під час автомобільного змагання.

2.2. РОЗТАШУВАННЯ ТА ОБЛАДНАННЯ

Прес-центр ралі має бути розташований та організований таким чином, щоб надати представникам ЗМІ якомога зручніші умови для роботи. В будь-якому разі прес-центр має бути обладнаний щонайменше одним пристроєм для друку, який використовуватиметься для тиражування всіх (попередніх та остаточних) офіційних результатів ралі, а також інших документів та прес-релізів, які будуть видані офіційними особами ралі та/або прес-аташе.

Крім того, у прес-центрі має бути налагоджено безперервний доступ до мережі Інтернет. Бажано, аби одночасно доступ до мережі Інтернет мали щонайменше четверо представників ЗМІ.

2.3. ОФІЦІЙНА ІНФОРМАЦІЯ

Головним завданням прес-центру є розповсюдження та роз'яснення офіційної інформації про хід змагання, офіційних коментарів будь-якої події, що сталася під час ралі, офіційних результатів змагання та всіх його проміжних етапів та відрізків. Будь-які коментарі стосовно ходу змагання, які було отримано від офіційних осіб ралі, але які не було належним чином підтверджено або спростовано керівником прес-центру (прес-аташе ралі), вважатимуться неофіційними. Публікація таких коментарів, здійснена будь-яким ЗМІ на його власний розсуд, може стати предметом судового позову з боку організатора ралі в порядку, передбаченому діючим законодавством.

2.4. КЕРІВНИК ПРЕС-ЦЕНТРУ (ПРЕС-АТАШЕ РАЛІ)

Керівник прес-центру ралі повинен бути легко ідентифікований будь-яким учасником ралі та представником ЗМІ за допомогою відповідного бейджу. Його

особа повинна бути заздалегідь визначена у відповідному переліку офіційних осіб ралі, а фотографія має бути опублікована на офіційній дошці оголошень ралі.

3. ІНФОРМАЦІЙНИЙ САЙТ

Інформаційний сайт етапу Чемпіонату створюється відповідно до вимог Статті 16.2. цього Регламенту. Інформаційний сайт має бути відкрито щонайпізніше за один місяць до старту ралі. Як виняток, по узгодженню з FAU, сторінка етапу Чемпіонату може бути відкрита на офіційних сайтах Комітету Ралі FAU або Чемпіонату України з ралі.

На інформаційному сайті ралі мають бути опубліковані:

- Програма та Додатковий Регламент змагання;
- Мапи ралі;
- Маршрутний лист ралі;
- Прес-релізи, випущені Організатором.
- Інші офіційні документи ралі, в тому числі списки екіпажів і класифікацій;
- Бюлетені та публічні рішення КСК;
- Результати проходження екіпажами Спеціальних Ділянок в режимі «on-line».

Крім офіційних документів на сайті організатора рекомендовано публікувати також іншу корисну інформацію для учасників ралі, представників ЗМІ та глядачів, в тому числі:

- Історію ралі та результати попередніх змагань;
- Мапи регіону проведення ралі, плани населених пунктів, Парків Сервісу, місць, організованих для роботи представників ЗМІ, місць розміщення глядачів та інше;
- Інформацію про джерела та спосіб отримання інформації;
- Адреси та/або телефони готелів, кафе, ресторанів, лікарень, СТО, автомийок, заправок тощо;
- Основні правила поведінки на трасі ралі та інші публікації, спрямовані на підвищення рівня безпеки ралі.

•

4. АНОНСУВАННЯ

При підготовці змагання організатор повинен щонайменше за місяць до початку змагання забезпечити його анонсування на місцевому радіо, телебаченні, в пресі та за рахунок зовнішньої (щитової) реклами. Під час анонсування обов'язковою повинна бути інформація про час та місце проведення змагань, церемонії відкриття та закриття змагань, а також основні правила поведінки на змаганнях.

Друкована продукція є важливим елементом в популяризації змагань. Організатори повинні забезпечити наявність, як мінімум, афіші змагання та інформаційного буклету (Інформатора).

4.1. АФІША ЗМАГАННЯ

Афіша змагання мінімального розміру 420x300 мм повинна включати наступне:

- напис «Автомобільна Федерація України», назва організатора етапу;
- емблема FAU, емблема організатора змагання;
- назва Чемпіонату, назва змагання, номер етапу, дата та місце проведення;
- напис «Змагання організовано у відповідності з Міжнародним Спортивним Кодексом FIA та Національним Спортивним Кодексом FAU».

Наклад афіші має складати щонайменше 500 примірників.

4.2. ІНФОРМАЦІЙНИЙ БУКЛЕТ

Інформаційний буклет, обсягом щонайменше 4 сторінки формату А4 повинен включати наступне:

- титульну сторінку з інформацією аналогічною афіші змагання;
- програму та схему траси ралі;

- списки екіпажів з стартовими номерами;
 - маршрутний лист ралі;
 - місця для розміщення глядачів та основні правила поведінки на змаганнях.
- Наклад буклету має складати щонайменше 1000 примірників.

5. АКРЕДИТАЦІЯ

5.1. ПОПЕРЕДНЯ АКРЕДИТАЦІЯ

Попередня акредитація працівників ЗМІ повинна початись щонайпізніше за один місяць до старту ралі та закінчуватись до початку урочистого відкриття ралі, якщо інше не зазначено в Додатковому регламенті ралі. Акредитаційну форму для працівників ЗМІ має бути опубліковано на офіційному сайті організатора ралі або на сайтах-партнерах ралі, перелік яких має бути вказаний в Додатковому регламенті або окремому бюлетені.

Під час заповнення акредитаційної форми представники ЗМІ повинні вказати щонайменше особисті контактні дані (прізвище, ім'я, мобільний телефон та адресу електронної пошти), відомості про видання, яке потребує даної акредитації в його особі, а також заплановані обсяг та час виходу матеріалу, присвяченого даному змаганням.

5.2. ОСОБИСТА АКРЕДИТАЦІЯ

Навіть у випадку, коли процедура попередньої акредитації ЗМІ здійснюється за допомоги електронної пошти або Інтернет-сайту організатора, кожен представник ЗМІ, який заздалегідь пройшов процедуру акредитації, повинен підтвердити її особисто в прес-центрі ралі щонайпізніше перед початком урочистого старту ралі. Розклад роботи та місцезнаходження прес-центру має бути опубліковане у Додатковому Регламенті, а про будь-які зміни має бути повідомлено Бюлетенем.

5.3. ВІДМОВА У АКРЕДИТАЦІЇ

Навіть за виконання вищезгаданих вимог організатор ралі має право відмовити в акредитації будь-якому ЗМІ або персоні в разі наявності задокументованих фактів порушення цим ЗМІ або персоною будь-яких положень регламенту ралі або його додатків на будь-якому з попередніх змагань Чемпіонату.

5.4. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

Підтверджуючи власну акредитацію, кожен представник ЗМІ таким чином гарантує, що він висвітлюватиме дане змагання чесно та неупереджено, та ні в якому разі не спотворюватиме його результати. Обов'язковою умовою для отримання акредитації є письмове свідчення кожного представника ЗМІ про те, що він належним чином прослухав інструктаж з питань техніки безпеки та особливостей поведінки на ралі.

6. РОБОТА ЗМІ

Організатор ралі повинен надати акредитованим представникам ЗМІ всі необхідні умови для роботи, документи та ідентифікаційні ознаки (жилети, бейджі тощо), а також забезпечити їхній доступ на всі публічні офіційні заходи ралі, як це зазначено в Загальному регламенті ралі.

Організатор повинен довести до відома кожного, кого це стосується, в тому числі до суддів (маршалів) траси та додатково запрошених співробітників державних служб, повний перелік обмежень, які діють на представників ЗМІ, їхні права та повноваження, а також чіткий перелік зон, спеціально відведених для фото- та відео-зйомки.

7. ПРЕС-КОНФЕРЕНЦІЇ

Організатором повинні бути проведені, щонайменше, дві офіційні прес-конференції (передстартова і заключна). Організатор має заздалегідь поінформувати представників ЗМІ стосовно переліку осіб, запрошених на кожну з прес-конференцій.

Місця та час проведення обов'язкових прес-конференцій мають бути сплановані організатором таким чином, щоби не заважати всім задіяним у них учасникам ралі, офіційним особам та представникам ЗМІ виконувати інші обов'язки під час ралі. Рекомендована присутність на всіх прес-конференціях діючих спортсменів та/або ветеранів спорту, принцип відбору та спосіб запрошення яких залишається на розсуд організатора.

7.1. ПЕРЕДСТАРТОВА ПРЕС-КОНФЕРЕНЦІЯ

В передстартовій прес-конференції повинні брати участь офіційні особи ралі, переможці ралі попередніх років та інші персони на розсуд організатора. Якщо на передстартову прес-конференцію запрошено членів екіпажів-учасників змагання, вони мають бути повідомлені про це щонайменше за 6 годин до початку прес-конференції за допомогою Бюлетеня, випущеного Організатором. В разі відсутності будь-кого з запрошених учасників змагання на передстартовій прес-конференції на нього може бути накладено грошову пеналізацію на розсуд Директора змагання.

7.2. ЗАКЛЮЧНА ПРЕС-КОНФЕРЕНЦІЯ

В заключній прес-конференції повинні обов'язково брати участь перші пілоти – призери ралі в абсолютному заліку та інші персони на розсуд організатора. В разі відсутності будь-кого з призерів змагання на заключній прес-конференції на нього може бути накладено грошову пеналізацію на розсуд Директора змагання.

8. ПРОЦЕДУРИ СТАРТУ ТА ФІНІШУ

8.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

Процедури урочистого відкриття ралі та нагородження призерів повинні мати сценарний план, розроблений з урахуванням кількості учасників ралі, їхніх спортивних досягнень, а також кількість заліків, призери яких мають бути нагороджені. В цей план заздалегідь може бути включено проведення під час вищезгаданих процедур будь-яких інших урочистостей, які мають за мету вшанування спортивних або інших заслуг будь-кого з учасників ралі або інших осіб на розсуд організатора. Кожна з вищезгаданих процедур має бути керована ведучим, який повинен мати певний досвід в проведенні масових заходів та певні знання в області ралі та автомобільного спорту в цілому.

При плануванні офіційних церемоній урочистого відкриття ралі та нагородження призерів організатору рекомендовано заздалегідь врахувати положення сонця під час запланованих церемоній та розташувати стартовий та фінішний подіуми таким чином, аби автомобілі в'їжджали на них проти сонця.

8.2. ЦЕРЕМОНІЯ ВІДКРИТТЯ

Церемонія відкриття має бути організована таким чином, щоби покращити сприяння та підвищити інтерес до спортивного змагання прихильників автоспорту, місцевих жителів та представників ЗМІ. Стартовий інтервал та порядок церемоніального старту – на розсуд організатора. Розклад та місце церемонії повинні бути означені в Додатковому Регламенті ралі та в інформаційних матеріалах про змагання.

8.3. ЦЕРЕМОНІЯ НАГОРОДЖЕННЯ

Час, місце і процедура прибуття для нагородження учасників змагання встановлюється у Додатковому регламенті та Програмі змагання. При цьому організатори повинні дати можливість проїзду через фінішний подіум всім

екіпажам, що фінішували на ралі (як правило, починаючи з найнижчого місця), а також екіпажам автомобілів безпеки.

Призи всім переможцям ралі будуть вручатися на подіумі. За бажанням організатора може бути організовано урочистий прийом на честь переможців змагання того самого вечора. Це повинно бути відображено в Додатковому Регламенті.

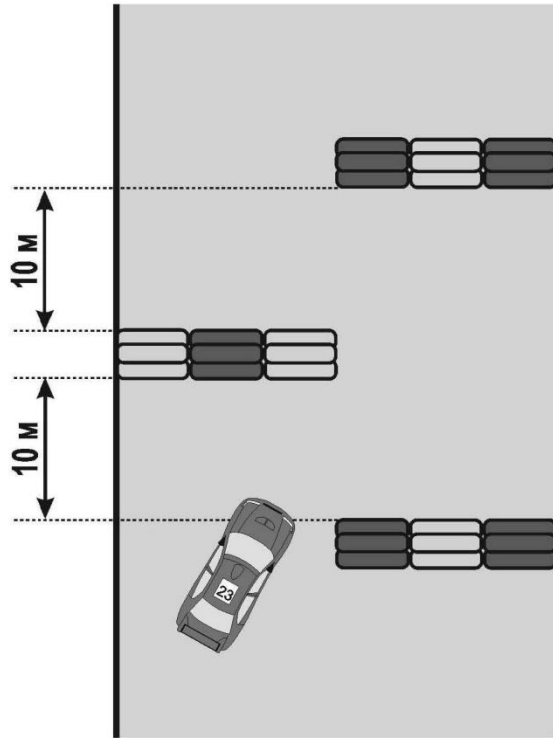
Нагородження переможців змагання може проводитися згідно програми змагань за попередніми результатами, що не враховують результати заключного технічного огляду.

ДОДАТОК VII. ВАРІАНТИ РОЗМІЩЕННЯ РЕТАРДЕРА

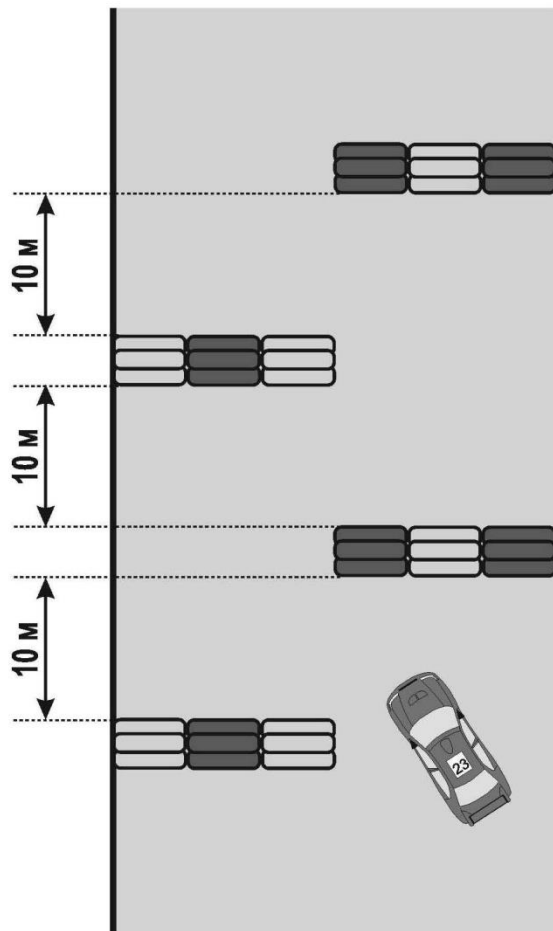
ДОДАТОК VII

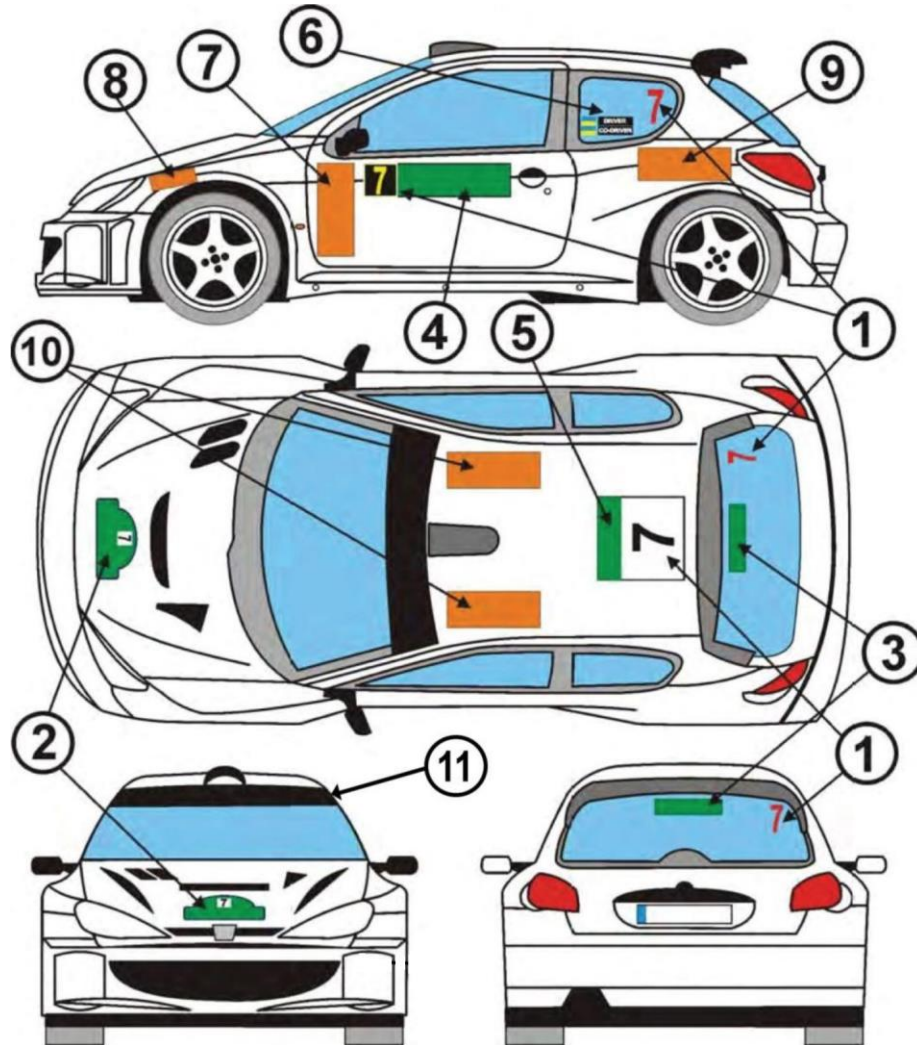
ВАРІАНТИ РОЗМІЩЕННЯ РЕТАРДЕРА

На 3 позиції:



На 4 позиції:



ДОДАТОК VIII. РОЗТАШУВАННЯ НОМЕРІВ ТА РЕКЛАМИ**1. ПЕРЕЛІК ОФІЦІЙНИХ НАКЛЕЙОК**

1.Стартові номери

2.43 x 21,5 см (на передньому капоті) – офіційна передня наклейка (емблема ралі)

3.30 x 10 см (з зовні заднього вікна) – офіційна задня наклейка

2. ПЕРЕЛІК ОБОВ'ЯЗКОВОЇ РЕКЛАМИ

4. 67 x 17 см (на передніх дверях а/м) з урахуванням стартового номера

5. 17 x 50 см (номера на даху а/м) – якщо застосовуються

3. ПРИЗВИЩА І ПРАПОРИ

6. Місце розміщення прізвища членів екіпажу і їх національних прапорів

4. ПЕРЕЛІК НЕОБОВ'ЯЗКОВОЇ РЕКЛАМИ

7. 20 x 40 см (на передніх дверях а/м по обидва боки)

8. 30 x 15 см (на передніх крилах а/м по обидва боки)

9. 20 x 40 см (на задніх крилах а/м по обидва боки)

10. 20 x 40 см (на даху а/м) – якщо застосовуються

11. 10 x 10 см дві наклейки у верхніх кутах переднього скла: емблема FAU, емблема Комітету ралі FAU.

ДОДАТОК ІХ-1. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ АВТОМОБІЛІВ НАЦІОНАЛЬНИХ КЛАСІВ «2WDOPEN», «2WD»

1. Дозволяються для використання моделі автомобілів як з лівим, так і з правим розташуванням керма.
2. Відповідність виробника двигуна і кузова:
 - 2.1 Для класу "2WD" виробник блоку двигунів має відповідати виробнику кузова. Дозволяється використання двигунів VAZ в кузові ZAZ.
 - 2.2 Для класу "2WDOPEN" дозволяється використання двигунів, відмінних від виробника кузова (наприклад, двигун Opel в кузові VAZ і т.д.). При цьому має бути збережений тип приводу такого базового моноприводного кузова (наприклад, передній привід для кузова VAZ, задній - для BMW і т.д.). При використанні повнопривідного кузова для побудови моноприводного автомобіля дозволяється компоновка тільки з приводом на задні колеса. Такі автомобілі будуть розглядатися як Прототипи. Їх конструкція має бути погоджена FAU.
3. Система живлення – без обмежень, крім:
 - 3.1 Фільтруючий елемент вільної конструкції та промислового виробництва, через який повинно проходити все повітря, що подається в циліндри двигуна.
 - 3.2 Максимальний внутрішній діаметр дросельної заслінки для атмосферних двигунів складає:
 - 3.2.1 Для класу «2WD»:
 - не більше 65 мм при використанні одного дроселя. Дозволено використання системи вприску для двигуна з об'ємом до 1630 куб.см, якщо він має не більше 4-х клапанів на циліндр, кількість циліндрів не більше 4.
 - для автомобілів з об'ємом двигуна до 1430 куб. см. дозволено використання системи впуску не більше ніж з 4 дросельними заслінками з максимально дозволеним діаметром для кожного дроселя - 45 мм. Застосування системи вприску для такого двигуна дозволено тільки якщо він має не більше 2х клапанів на циліндр, кількість циліндрів не більше 4.
 - 3.2.2 Для класу «2WDOPEN» – не більше 80 мм при використанні одного дроселя
 Для двигунів об'ємом до 2000 куб. см. Дозволено застосування системи впуску не більше ніж з 4 дросельними заслінками. Максимально дозволений діаметр для кожного дроселя - 45 мм для кожної. Дозволяється встановлення поршнів ремонтного розміру +0,5 мм.
 У разі використання двигунів об'ємом від 2000 куб.см. до 3500 куб.см. можливо застосування системи впуску з використанням від 4 до 6 дроселів за умови, що двигуни такої конструкції виготовлялись серійно, комплектувались такою системою впуску та встановлювались заводом-виробником (двигуна). Дроселі мають бути серійними, стандартного розміру для такого типу двигуна. Двигун має залишатись серійним. Дозволяється встановлення поршнів ремонтного розміру +0,5 мм.
 - 3.3 Для автомобілів класу «2WDOPEN», оснащених турбонагнітачем, обов'язкове встановлення обмежувача повітря - "Рестриктора":
 - максимальним внутрішнім діаметром не більше 34 мм для бензинових двигунів;
 - максимальним внутрішнім діаметром не більше 37 мм для дизельних двигунів;
 - дозволяється використання двигуна обладнаного не більше ніж двома послідовними турбонагнітачами. При цьому повітря в двигун має потрапляти виключно через вхід першого турбонагнітача, що обладнано рестриктором відповідного діаметру.

- У разі якщо вхід повітря в турбонагнітач має діаметр менший за вказаний рестриктор дозволяється його механічна обробка, але виключно для встановлення рестриктора, і повітря має потрапляти в двигун виключно через рестриктор зі сторони забору повітря.
- 3.4** Допускається встановлення не більше двох додаткових бензонасосів будь-якого виду.
- 4. Система охолодження** – без обмежень.
- 5. Система запалювання** – без обмежень.
- 6. Система випуску** – без обмежень, крім:
- 6.1** Рівень шуму випуску, замірваний відповідно до вимог Додатку J, не повинен перевищувати 103 dBA при частоті обертання двигуна 3500 об/хв.
- 6.2** Система випуску повинна закінчуватись за задньою віссю автомобіля.
- 7. Електроустаткування** – без обмежень, але:
- 7.1** Зовнішні світлові прилади автомобіля – згідно ПДР.
- 7.2** Головний вимикач електроустаткування повинен відповідати вимогам FIA (пп. 13 та 7.2.3. ст. 253 Додатку «J» МСК FIA).
- 7.3** Електричний бензонасос повинен працювати тільки разом з працюючим двигуном та під час запуску двигуна.
- 7.4** Наявність засобів проти запотівання лобового скла обов'язкова – обігрівач (пічка) салону та/або електро підігрів лобового скла.
- 7.5** Дозволяється перенос АКБ зі штатного місця при дотриманні діючих норм FIA.
- 7.6** Дозволяється використання проводки автомобіля самостійного виробництва. Причому принципова схема проводки може відрізнитися від схеми заводу-виробника моделі автомобіля.
- 8. Електронний блок керування двигуном (ECU), як і його програмне забезпечення** – вільне.
- 9. Трансмісія** – без обмежень для класу «2WDOPEN»
На автомобілях класу «2WD» використання коробки перемикачів передач (КПП) секвентального типу дозволяється, при умові участі таких автомобілів у класі «2WDOPEN».
В класі «2WD» використання коробки перемикачів передач (КПП) секвентального типу заборонено.
Передаточні числа в КПП, включаючи головні пари, – довільні.
- 10. Зчеплення** – дозволено використання тільки однодискових зчеплень.
- 11. Підвіска** – без обмежень, але не більше одного амортизатора на колесо.
- 12. Геометрія ходової частини** – довільна.
- 13. Вага спортивного автомобіля** – в будь який момент ралі вага (в розумінні Статті 255 Додатку J МСК FIA, розділу 4) автомобіля, що змагається має відповідати вимогам Статті 32.4.6 цього Регламенту -
- 14. Стабілізатори** – можуть бути замінені на стабілізатори вільної конструкції.

- 15. Посилення деталей** – допускається посилення точок кріплення підвіски шляхом додавання матеріалу.
- 16. Амортизатори** – без обмежень, за умови збереження їхньої кількості. Дозволено перенесення верхніх опор стійок кузова з відповідним їх підсиленням, якщо це передбачено конфігурацією Прототипу та погоджено FAU.
- 17. Кріплення коліс** – у випадку заводського кріплення болтами, можливо змінити його на кріплення шпильками з гайками за умови, що кількість точок кріплення та діаметр різьбових деталей залишається незмінним. Верхня частина комплектного колеса (фланець, обід, шина) повинна бути накрита кузовом та не виходити за його габарити.
- 18. Шини** – мінімальна глибина протектора повинна бути не менше 1.6 мм.
- 19. Магістралі та трубопроводи:**
- дозволяється зміна всіх магістралей та трубопроводів згідно вимогам п. 3 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA.
 - Дозволяється застосування шлангів авіаційного типу у разі, якщо вони надійно захищені від взаємодій з високими температурами та відкритим вогнем. Забороняється прокладання трубопроводів і магістралей між каркасом безпеки та порогом, або зовнішніми панелями кузова. Всі трубопроводи і магістралі повинні бути надійно закріплені та захищені від протирання.
 - Обов'язкова наявність захисту паливного баку знизу. Даний елемент повинен виконувати тільки захисну функцію та не мати жодного іншого призначення.
- 20. Гальмівна система** – без обмежень, але не більше одного виконуючого гальмівного механізму на кожне колесо. Кількість поршнів в передньому гальмівному механізмі не обмежена, в задньому - не більше 4-х.
Зовнішній діаметр гальмівних дисків (для передніх і задніх) не може перевищувати
- для не асфальтного типу покриття – 304 мм
 - для асфальтного покриття – 368 мм .
- В будь-якому випадку і в будь-який момент ралі гальмівна система, що використовується, має бути в робочому стані та мати можливість зупинити спортивний автомобіль.
- 20.1 Баланс гальмівних сил** – між передньою та задньою вісями може встановлюватись водієм за допомогою ручного регулювання тиску у задньому гальмівному контурі.
- 21. Кузов** – зовнішні загальні лінії кузова можуть змінюватися по наступних деталях:
- а) форма та матеріал передніх і задніх бамперів;
 - б) матеріал кришки багажника, капоту та передніх крил;
 - в) змінні аеродинамічні пристрої (спойлери, накладки порогів);
 - г) устаткування для контролю та комфорту (люк в даху, допоміжні лампи, ручки дверей, зовнішні дзеркала).
- Якщо використовуються металеві капот та кришка багажника від заводу-виробника кузова, дозволяється вирізання отворів та свердлення підсилювачів. Видалення – заборонено.
Видалення заводських підсилювачів бокових дверей та/або вирізання їх внутрішніх панелей заборонено.
Присутність зовнішніх дзеркал заднього виду обов'язкова. Форма дзеркал заднього виду довільна, однак кожне із дзеркал повинне мати поверхню площиною не менше

90 см². Кришка багажного відсіку та капот повинні бути додатково закріплені двома безпечними запорами на кожну деталь. При цьому оригінальні замки повинні бути приведені в неробочий стан або вилучені.

Для уникнення руйнування та розкидання осколків скла у випадках аварії скляні вікна повинні бути покриті прозорою та безбарвною запобіжною плівкою.

Дозволяється заміна бокового віконного скла на литий полікарбонат товщиною не менше 4 мм з припуском +/- 0,2 мм. За вимогою Технічного комісара мають бути надані документи на матеріал вікон, що підтверджують його характеристики.

Лобове скло повинно залишатись скляним згідно ПДР.

Дозволяється використання (оригінальних та реплікованих) зовнішніх обвісів та аеродинамічних пристроїв від автомобілів що мали та/чи мають діючу омологацію FIA за групою "А" (за виключенням аеродинамічних пристроїв омологованих для автомобілів WRC, що мають діючу омологацію).

- 22. Бризговики** - повинні відповідати вимогам FIA та Додатку «J» МСК FIA ст.252.7.7.
- 23. Внутрішнє обладнання кузова** – без обмежень.
- 24. Каркас безпеки** – повинен бути встановлений відповідно до приписів Статті 253 Додатку J МСК FIA або відповідним сертифікаційним документам каркасу, у випадках їх наявності. Конструкція каркасів безпеки Прототипів має бути погоджена FAU.
- 25. Сидіння екіпажу** – омологовані відповідно до вимог FIA, можуть використовуватись протягом чотирьох років після закінчення омологаційного терміну використання за умови відсутності на них пошкоджень механічного чи хімічного характеру.
- 26. Ремені безпеки** – омологовані FIA у відповідності до Статті 253-6 Додатку J МСК FIA, як мінімум із чотирма точками кріплення, можуть використовуватись протягом чотирьох років після закінчення омологаційного терміну їх використання за умови відсутності на них пошкоджень механічного чи хімічного характеру. Для Прототипів обов'язкове використання ременів безпеки сумісних з HANS, AFR.

ДОДАТОК ІХ-2. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ АВТОМОБІЛІВ КЛАСУ «4WD OPEN»**1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

- 1.1.** До класу «4WD OPEN» відносяться серійні легкові автомобілі (модель, що випущена заводом-виробником у відповідності до вимог п. 2ст. 255 Додатку J МСКFIA), та Прототипи. Це мають бути закриті легкові автомобілі, що обладнані повним приводом та приведеним робочим об'ємом двигуна щонайбільше 4000 куб.см включно. Допускаються дво- п'ятидверні моделі таких автомобілів . Число місць для сидіння–не менше чотирьох. Вищевказані автомобілі можуть бути такими, які не реалізовувались (продавались) через офіційних дилерів на території України.
- 1.2.** На вимогу Технічного Комісара або Технічного Делегата, учасник повинен надати всю необхідну технічну документацію для ідентифікації автомобіля та комплектуючих деталей, вузлів та агрегатів (каталоги заводу -виробника, каталоги інших виробників, омологаційні або сертифікаційні карти, тощо). Невиконання учасником даних вимог, може привести до відмови у старті або виключення із змагання .

2. ОБЛАДНАННЯ ТА ВИМОГИ БЕЗПЕКИ

- 2.1.** Обов'язкова вимога, під час підготовки автомобілів , звернути особливу увагу на відповідність усім вимогам безпеки Додатку «J» до МСК FIA. Автомобіль , конструкція якого не відповідає усім вимогам безпеки статті 253 Додатку «J» МСК FIA , не буде допущений до старту змагань.
- 27.** Сидіння та їх кріплення повинні відповідати вимогам FIA (п. 16 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA. Сидіння омологовані відповідно до вимог FIA, можуть використовуватись протягом чотирьох років після закінчення омологаційного терміну їх використання за умови відсутності на них пошкоджень механічного чи хімічного характеру.
- 2.2.** Ремені безпеки повинні відповідати вимогам FIA (п. 6 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA), можуть використовуватись протягом чотирьох років після закінчення омологаційного терміну їх використання за умови відсутності на них пошкоджень механічного чи хімічного характеру. Для Прототипів обов'язкове використання ременів безпеки сумісних з HANS, AFR.
- 2.3.** Каркаси безпеки повинні відповідати вимогам FIA (п. 8 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA), можуть бути омологовані FIA для даного типу кузова автомобіля та відповідати цій омологації, мати допуск від FAU.
- 2.4.** Протипожежне обладнання повинно відповідати вимогам Статті 32.4.4. Загального регламенту Чемпіонату України з ралі. Рекомендовано встановлення систем пожежогасіння згідно вимогам FIA (п. 7 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA).
- 2.5. ЕЛЕКТРОУСТАТКУВАННЯ**
- 2.5.1.** Головний вимикач електроустаткування повинен відповідати вимогам FIA (пп. 13 та 7.2.3. ст. 253 Додатку «J» МСК FIA).
- 2.5.2.** Електричний бензонасос повинен працювати тільки разом з працюючим двигуном та під час запуску двигуна.
- 2.5.3.** Наявність засобів проти запотівання лобового скла обов'язкова – обігрівач (пічка) салону та/або електро підігрів лобового скла.
- 2.5.4.** Зовнішні світлові прилади автомобіля – згідно ПДР. Виробники зовнішніх світлових приладів – довільні.
- 2.5.5.** Дозволяється перенос АКБ зі штатного місця при дотриманні діючих норм FIA.
- 2.5.6.** Дозволяється використання проводки автомобіля самостійного виробництва. Причому принципова схема проводки може відрізнятись від схеми заводу-виробника моделі автомобіля.

- 2.6.** Бризовики повинні відповідати вимогам FIA та Додатку «J» МСК FIA ст.252.7.7
- 2.7.** Будь-який автомобіль в будь-який час змагання повинен відповідати усім вимогам безпеки статті 253 Додатку «J» МСК FIA. Невиконання цього правила призведе до не допуску автомобіля до старту змагань.

3. ПІДГОТОВКА АВТОМОБІЛІВ

3.1. КУЗОВ

3.1.1. Зовнішні загальні лінії кузова можуть змінюватися по наступних деталях:

- а) форма та матеріал передніх і задніх бамперів;
- б) матеріал кришки багажника, капоту та передніх крил;
- в) змінні аеродинамічні пристрої (спойлери, накладки порогів);
- г) устаткування для контролю та комфорту (люк в даху, допоміжні лампи, ручки дверей, зовнішні дзеркала).

Якщо використовуються металеві капот та кришка багажника від заводу-виробника кузова, дозволяється вирізання отворів та свердлення підсилювачів. Видалення – заборонено.

Видалення заводських підсилювачів бокових дверей та/або вирізання їх внутрішніх панелей заборонено.

Присутність зовнішніх дзеркал заднього виду обов'язкова. Форма дзеркал заднього виду довільна, однак кожне із дзеркал повинне мати поверхню площиною не менше 90 см². Кришка багажного відсіку та капот повинні бути додатково закріплені двома безпечними запорами на кожну деталь. При цьому оригінальні замки повинні бути приведені в неробочий стан або вилучені.

Для уникнення руйнування та розкидання осколків скла у випадках аварії скляні вікна повинні бути покриті прозорою та безбарвною запобіжною плівкою.

Дозволяється заміна бокового віконного скла на литий полікарбонат товщиною не менше 4 мм з припуском +/- 0,2 мм. За вимогою Технічного комісара мають бути надані документи на матеріал вікон, що підтверджують його характеристики.

Лобове скло повинно залишатись скляним згідно ПДР.

Дозволяється використання (оригінальних та реплікованих) зовнішніх обвісів та аеродинамічних пристроїв від автомобілів, що мали та/чи мають діючу омологацію FIA за групою "А" (за виключенням аеродинамічних пристроїв омологованих для автомобілів WRC, що мають діючу омологацію).

- 3.1.2.** Для захисту автомобільних вузлів та агрегатів можливе застосування додаткових пристроїв, які не повинні перевищувати дозволені розміри та не виконувати аеродинамічних функцій. Їх може бути застосовано для закривання порожнин заднього бамперу від попадання снігу, води та бруду. Такі пристрої повинні бути виготовлені з еластичного матеріалу та не повинні кріпитися до бамперу із застосуванням інструменту. Додаткові пристрої повинні бути виготовлені та встановлені згідно п. 6.7.1 ст. 254 та п. 5.7.2.10 ст. 255 Додатку «J» МСК FIA. Для виготовлення вище перелічених устаткувань, забороняється використання титану, магнію та сплавів на їх основі. Дозволяється заміна оригінальних підкрилків на аналогічні з еластичного матеріалу, які не повинні виконувати додаткових функцій.

- 3.1.3.** Застосування захисної плівки на вікнах салону згідно п. 11 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA є обов'язковим.

3.2. ДВИГУН

3.2.1. Максимальній приведений об'єм двигуна не може перевищувати 4000 см. куб.

3.2.2. Дозволяється підготовка двигуна згідно вимог ст. 255 та 255А Додатку «J» до МСК FIA.

3.2.3. Для двигунів, оснащених турбонагнітачем, обов'язкове встановлення обмежувача повітря - "Рестриктора":

- максимальним внутрішнім діаметром не більше 34 мм для бензинових двигунів;
- максимальним внутрішнім діаметром не більше 37 мм для дизельних двигунів;
- дозволяється використання двигуна обладнаного не більше ніж двома послідовними турбонагнітачами. При цьому повітря в двигун має потрапляти виключно через вхід першого турбонагнітача, що обладнано рестриктором відповідного діаметру.

У разі, якщо вхід повітря в турбонагнітач має діаметр меншій за вказаний рестриктор, дозволяється його механічна обробка, але виключно для встановлення рестриктора, і повітря має потрапляти в двигун виключно через рестриктор зі сторони забору повітря.

3.3. СИСТЕМА ВИПУСКУ

3.3.1. Максимальний внутрішній діаметр вихлопної труби не повинен перевищувати 72,3 мм

3.3.2. Рівень шуму системи випуску має відповідати вимогам FIA та не повинен перевищувати 103 дБА. Якщо рівень шуму не перевищує допустимого рівня, наявність таких елементів системи випуску, як глушник та каталізатор, не є обов'язковою.

3.4. ТРАНСМІСІЯ

3.4.1. Трансмсія (корпус коробки перемикачів передач, корпуси редукторів) автомобіля повинна бути випущена заводом-виробником та серійно встановлюватись на автомобілі для вільного продажу в широкому обігу (бути стандартними).

3.4.2. Допускається використання серійних трансмісій виключно від таких марок автомобілів:

- MITSUBISHI
- SUBARU
- VW, AUDI, SEAT, SKODA
- KIA, HUIINDAI
- BMW, MINI
- HONDA, ACURA
- FORD
- VOLVO
- MERCEDES
- RENAULT
- NISSAN
- TOYOTA

Для Прототипів має бути збережена та ідентифікована трансмісійна схема (корпус КПП, редуктори, центральний диференціал (за наявності)).

3.4.2. Зчеплення може бути тільки однодисковим. Дозволяється застосування металокерамічного диска, який може працювати з серійним маховиком та корзиною. Зовнішній діаметр диску зчеплення повинен бути рівний стандартному. Дозволяється використання подібних за характеристиками деталей (маховик, корзина), виготовлених неоригінальними виробниками.

3.4.3. Коробка перемикачів передач – довільна. В будь-якому випадку має розміщуватись у стандартному корпусі. Передаточні числа і головні пари – довільні.

3.4.4. Трансмісійні вали (приводи) мають бути серійними для виробника трансмісії, що використовується.

3.4.5. Корпуси редукторів мають бути серійними. Дозволяється використання як активних, так і суто механічних редукторів

3.4.6. Дозволяється відключення керування активною частиною.

3.5. ПІДВІСКА

3.5.1. Деталі підвіски – без обмежень.

3.5.2. Дозволяється використання підрамників, та важелів підвіски трубчатої конструкції та самостійного виробництва.

3.5.3. Матеріал серійних сайлент-блоків може бути замінений на будь який. Дозволяється використання шарнірів типу «ШС».

3.5.4. Верхні опори довільної конструкції. Дозволяється зміщення осі обертання амортизатора в межах розмірів верхньої опори

3.6. ГАЛЬМІВНА СИСТЕМА

3.6.1. Гальмівна система без обмежень, але не більше одного виконуючого гальмівного механізму на кожне колесо.

3.6.2. Кількість поршнів в передньому гальмівному механізмі не обмежена, в задньому - не більше 4-х.

3.6.3. Зовнішній діаметр гальмівних дисків (для передніх і задніх) не може перевищувати

- для не асфальтного типу покриття – 304 мм;

- для асфальтного покриття – 368 мм.

В будь-якому випадку і в будь-який момент ралі гальмівна система, що використовується, має бути в робочому стані та мати можливість зупинити спортивний автомобіль.

3.7. МАГІСТРАЛІ ТА ТРУБОПРОВОДИ

3.7.1. Дозволяється зміна всіх магістралей та трубопроводів згідно вимогам п. 3 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA.

3.7.2. Дозволяється застосування шлангів авіаційного типу у разі, якщо вони надійно захищені від взаємодій з високими температурами та відкритим вогнем. Забороняється прокладання трубопроводів і магістралей між каркасом безпеки та порогом, або зовнішніми панелями кузова. Всі трубопроводи і магістралі повинні бути надійно закріплені та захищені від протирання.

3.8. СИСТЕМА ЖИВЛЕННЯ

3.8.1. Паливний бак повинен бути стандартним (незалежно від виробника автомобіля), або омоологованим FIA і відповідати вимогам до FT3 баків. У разі закінчення омологації на бак FT3, дозволяється його використання протягом **чотирьох** років після дати закінчення строку дії його омологації за умови збереження цілісності, відсутності механічних пошкоджень та\або пошкоджень хімічного характеру та підтікань.

3.8.2. Використання саморобних паливних баків (незалежно від використаних матеріалів) ЗАБОРОНЕНО.

3.8.3. При використанні нижнього баку обов'язкова наявність захисту такого паливного баку знизу. Даний елемент повинен виконувати тільки захисну функцію та не мати жодного іншого призначення.

3.9. ЕЛЕКТРИЧНА ПРОВІДКА

3.9.1. Проводка – без обмежень. Інша додаткова проводка (наприклад, призначена для роботи додаткових приладів) повинна бути незалежна від основної та проведена додатковим пучком.

3.9.2. Блок керування двигуном –без обмежень, але на борту автомобіля може знаходитись тільки один блок.

3.9.3. Блок керування міжвісьовим диференціалом –без обмежень, але на борту автомобіля може знаходитись тільки один блок.

3.10. ПАЛЬНЕ

Може використовуватись тільки пальне, що знаходиться в обігу на ринку, яке вільно реалізується на АЗС з максимальним октановим числом RON 100 (за дослідницьким методом).

3.11. ДИСКИ ТА ШИНИ

Диски та шини мають використовуватись згідно вимог FIA та Статтею 64 цього Регламенту.

ДОДАТОК Х. ОФІЦЕР ПО ЗВ'ЯЗКУ З УЧАСНИКАМИ**1. ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ**

Основні завдання офіцера по зв'язку з учасниками – інформувати учасників та бути посередником. Оскільки цей обов'язок потребує певного знання регламентуючих документів, його має бути доручено офіційній особі, яка має відповідну ліцензію. Такі особи можуть відвідувати засідання Спортивних Комісарів з метою бути в курсі всіх рішень, що приймаються. На міжнародних змагання можливе призначення двох офіцерів по зв'язку з учасниками, чиї функції мають бути чітко розподілені.

Офіцер по зв'язку з учасниками повинен бути легко ідентифікований. Для цього рекомендується:

- 1) Офіцеру – мати помітний бейдж або жилет.
- 2) Організатору – представити офіцера учасникам під час брифінгу перед ралі.
- 3) Розмістити фотографію цього офіцера в додатковому регламенті або бюлетені, якщо можливо.

2. ПРИСУТНІСТЬ НА РАЛІ

Під час відкриття Секретаріату офіцер повинен запросити в секретаря ралі свій розклад, який має бути опублікований на дошці оголошень та повинен передбачати присутність цього офіцера:

- на технічній інспекції
- на адміністративній перевірці
- на старті ралі
- на регрупінгах
- в Закритому Парку в кінці кожного Дня
- біля закритого парку на фініші ралі (останнє залежить від програми ралі).

3. ФУНКЦІЇ

3.1. Надавати точні відповіді на всі питання учасників

3.2. Надавати всю інформацію та додаткові пояснення стосовно регламентів та ходу ралі.

4. ПОСЕРЕДНИЦТВО

Офіцер повинен уникати передачі Спортивним Комісарам запитів, які може бути позитивно вирішено чітким поясненням, за винятком протестів (наприклад, спірні питання стосовно часу може бути вирішено за допомогою осіб, які забезпечують хронометраж).

Офіцер повинен утримуватись від будь-яких слів та діянь, які можуть призвести до протестів.

**ДОДАТОК ХІ. ДЕКЛАРАЦІЯ ВІДПОВІДНОСТІ ПАЛИВА
УЧАСНИКА ЧЕМПІОНАТУ УКРАЇНИ З РАЛІ**

**Декларація відповідності палива
учасника Чемпіонату України з ралі**

Назва ралі: _____

Представник: _____

Прізвище першого пілота: _____

Стартовий номер: _____

Цим я підтверджую, що протягом цього ралі буду використовувати паливо, що знаходяться в обігу на ринку України (відповідно до Технічного регламенту щодо автомобільних бензинів, дизельного, судових та котельних палив, затвердженого Постановою Кабінету міністрів України № 927 від 1 серпня 2013 року) з максимальним октановим числом за дослідницьким методом не більше 100.

Мені повідомлено та роз'яснено, що за порушення цих вимог щодо невідповідності палива вимогам Загального Регламенту Чемпіонат України з ралі екіпаж може бути знятий (виключений) зі змагання.

Підпис: _____

Ім'я, Прізвище: _____

Дата: _____

ДОДАТОК XI. ТРОФЕЙ «RALLY LEGENDS»

В рамках Чемпіонату України з ралі у 2017 році проводиться додатковий залік «Трофей «Rally Legends» (далі Трофей).

1. Участь у Трофеї автоматично беруть всі екіпажі, допущені до старту на змагання-етапах Чемпіонату України з ралі згідно Статті 7 Загального Регламенту Чемпіонату України з ралі за умови, що їх автомобілі незалежно від типу приводу та робочого об'єму двигуна вироблено до 2000 року, що підтверджується офіційним документом (свідоцтвом) про державну реєстрацію транспортного засобу країни реєстрації.

2. Участь у Трофеї не потребує від членів екіпажів надання будь-яких додаткових документів, сплати будь-якого додаткового благочинного внеску або виконання будь-яких інших умов, крім зазначених в пункті 1 цього додатку.

3. Результати кожного окремого етапу Трофею встановлюються за результатами екіпажів в абсолютному заліку на відповідному етапі Чемпіонату України з ралі.

4. За підсумками кожного етапу Трофею три екіпажі, що посіли три перші місця в Трофеї, буде нагороджено кубками (дипломами) або іншими пам'ятними призами (відзнаками) під час загальної процедури нагородження в порядку, передбаченому Організатором змагання.

5. Нарахування залікових очок в Трофеї відбувається в порядку, аналогічному порядку нарахування залікових очок в абсолютному заліку Чемпіонату України з ралі.

6. Загальна класифікація в Трофеї встановлюється в порядку, аналогічному порядку, за яким підбиваються підсумки абсолютного заліку Чемпіонату України з ралі.