

ЗАТВЕРДЖЕНО

Комітетом ралі
Автомобільної Федерації України

ЗАТВЕРДЖЕНО

Комісією автомобільного спорту
Автомобільної Федерації України
Рішення від 26.02.2021 р.
Рішення від 15.03.2021 р.

**АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ
КОМІТЕТ РАЛІ**

**ЧЕМПІОНАТ УКРАЇНИ З РАЛІ
2021 РОКУ
ЗАГАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ**

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. АВТОМОБІЛІ В ЧЕМПІОНАТІ УКРАЇНИ**
- 8. ВІДПОВІДНІСТЬ ТЕХНІЧНИМ ВИМОГАМ**

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 СТАРТОВИХ НОМЕРІВ**
- 24. РОЗМІЩЕННЯ СТАРТОВИХ НОМЕРІВ**
- 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. ДИСКВАЛІФІКАЦІЯ 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 РЕСТАРТ

- 52. УРОЧИСТИЙ СТАРТ
- 53. СТАРТОВИЙ ПОРЯДОК ТА ІНТЕРВАЛИ
- 54. РЕСТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ
- 55. РЕМОНТ ДО РЕСТАРТУ

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

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, ОБОВ'ЯЗКОВИХ НАПИСІВ ТА РЕКЛАМИ |
| ДОДАТОК IX. | ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ АВТОМОБІЛІВ НАЦІОНАЛЬНИХ КЛАСІВ |
| 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 Промоутером 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, Промоутер повинен отримати офіційне повідомлення Дирекції FAU про отримання Свідоцтва організатора змагання з його розміщенням на офіційному сайті FAU. Якщо у визначений термін Промоутером 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 і 12.3 НСК. Будь-який випадок, що не передбачено даним Регламентом, буде вивчено Спортивними Комісарами, і тільки вони уповноважені прийняти справедливе рішення (стаття 11.9 НСК FAU).

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 серій 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 26 лютого 2021 року і діє до 31 грудня 2021 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 2021 року по 31 грудня 2023 року. Як виняток, з метою дотримання вимог безпеки учасників змагань, дані вимоги можуть бути змінені 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 двох 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, іншою Національною Автомобільною Федерацією (ASN) або Міжнародною Автомобільною Федерацією (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 першим днем, вона має бути розцінена як перша секція, яка буде частиною першого дня.

2.5. СЕКЦІЯ

Частина ралі, відділена від інших за допомогою регрупувння.

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 дискваліфікації екіпажу із змагання.

2.8. НЕЙТРАЛІЗАЦІЯ

Час, протягом якого екіпажі зупиняються суддями 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 дискваліфікації рішенням КСК змагання.

2.10. ЗАБОРОНЕНИЙ СЕРВІС

Використання або отримання екіпажем будь-яких виробничих матеріалів (твердих або рідких, крім питної води, яку надано Промоутером), 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 регламентом, 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, ознайомлення згідно п. 2.11 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 (стартова процедура визначена в п. 49.1.1.). Загальна довжина однієї або декількох Супер СД має бути не менше, ніж 2 км, та не більше, ніж 10 км. За кращі результати, які показано на Супер СД, нараховуються 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, чий 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. Технічна Зона може бути розташована перед входом у парк сервісу. Передбачається щонайменше 3 хвилини для перебування автомобіля у Технічній Зоні.

2.19. СПЕЦІАЛЬНА ДІЛЯНКА

Частина маршруту ралі, що проводиться на закритій для загального користування дорозі. Визначальним фактором на Спеціальній Ділянці є мінімальний час проходження екіпажем від старту до фінішу Спеціальної Ділянки.

2.20. ДОРОЖНЯ СЕКЦІЯ

Частина маршруту ралі, яка не служить для Спеціальної Ділянки.

2.21. СИСТЕМА СТЕЖЕННЯ

На кожному етапі Чемпіонату використання системи стеження за автомобілями, що змагаються (GPS Tracking), є обов'язковим та застосовується з початку ознайомлення з трасою змагання до кінця змагальної дистанції.

Дані цієї системи повинні надходити у Центр Контроля Ралі та оброблятися за присутності Директора ралі (Заступника), який повинен приймати оперативні рішення. Тільки у виключних випадках та за згодою Комітету ралі у 2021 році цей пункт може бути не виконаним Промоутером змагання.

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 КАС FAU за поданням Комітету ралі, в тому числі й Голова, а третій призначається Промоутером 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 Промоутером з дотриманням процедури FIA.

3.2. ДЕЛЕГАТИ FAU

Наступні делегати можуть бути призначені FAU: Технічний делегат FAU, Делегат безпеки FAU.

3.2.1. Технічний делегат FAU підтримує постійний зв'язок з директором ралі і буде головним технічним комісаром (Головою технічної комісії), відповідальним за усі технічні питання.

3.2.2. Делегат безпеки FAU контролює умови безпеки глядачів та ЗМІ на ралі. Він має повноваження затримати початок СД максимум на 30 хвилин, якщо він вважатиме умови безпеки незадовільними.

3.3. СПОСТЕРІГАЧ FAU

Спостерігач FAU може бути призначений Комісією Автомобільного Спорту FAU. Спостерігач розглядає всі аспекти ралі та заповнює 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 Промоутером з числа осіб, затверджених у порядку, встановленому FAU.

Для забезпечення роботи Колегії Спортивних Комісарів Промоутером 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 Промоутером та призначається з числа осіб-спеціалістів, затверджених FAU.

4. УЧАСНИКИ

4.1. УЧАСНИКИ ЧЕМПІОНАТУ

До участі у Чемпіонаті допускаються володарі національних або міжнародних ліцензій водія категорії «А», «В», «С», «D», «R», «D0», «D1», «ДЮ» 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. До участі у Чемпіонаті також допускаються володарі ліцензій, виданих іншими ASN та дійсних для участі в ралі з урахуванням вимог FIA.

Володарі ліцензій категорії «ДЮ» не мають права керувати автомобілем за межами спеціальних ділянок.

Нарахування очок у залік Чемпіонату відбуватиметься для усіх володарів ліцензій виданих FAU. Володарі ліцензій, виданих іншими ASN, для отримання очок у залік Чемпіонату, повинні перед початком будь-якого етапу подати заявку щодо участі в Чемпіонаті України з ралі у поточному році та одноразово сплатити Промоутеру Чемпіонату (за наявності) добровільний внесок у розмірі 3000 грн за екіпаж.

4.2. УЧАСНИКИ ЗМАГАНЬ

До участі у змаганнях Чемпіонату допускаються володарі ліцензій, виданих іншими ASN, на умовах, визначених FIA.

4.3. НОВІ УЧАСНИКИ

Перші водії (пілоти), які ніколи раніше не брали участі у змаганнях Чемпіонату (за винятком володарів ліцензій, виданих іншими ASN), 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. СТОРОННІ 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 дискваліфіковано рішенням КСК.

6. ВОДІЇ ПРІОРИТЕТУ

6.1. КРИТЕРІЇ ДЛЯ ВОДІЇВ ПРІОРИТЕТУ

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

Перша група.

- Водії, які мають залікові очки, набрані в абсолютному заліку Чемпіонату світу з ралі (залік WRC) останніх двох років.

Друга група.

- Водії, які мають залікові очки, набрані в додаткових заліках Чемпіонату світу з ралі (залік WRC-2 або WRC-3) останніх двох років.

Третя група.

- Водії, які мають залікові очки, набрані в абсолютному заліку Чемпіонату Європи з ралі (залік ERC) останніх двох років.

Четверта група.

- Водії, які мають залікові очки, набрані в додаткових заліках Чемпіонату Європи з ралі (залік ERC-2 або ERC-3) останніх двох років.

П'ята група.

- Переможці та призери Чемпіонату України з ралі FAU в абсолютному заліку останніх двох років.

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

6.2. ПУБЛІКАЦІЯ

Список водіїв пріоритету FAU на 2021 рік публікується в Додатку IV до цього Регламенту.

ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ

7. АВТОМОБІЛІ В ЧЕМПІОНАТІ 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 дії яких закінчився не раніше 01.01.2013 року (міжнародні класи);
- «У» – автомобілі, які відповідають вимогам безпеки FIA (стаття 253 Додатку «J» до МСК FIA) та Додатку IX до даного Регламенту (національні класи), а також історичні ралі-автомобілі, що відповідають вимогам Додатку XI до даного Регламенту.
- «Т1», «Т2», «Т3» – автомобілі крос-кантрі ралі та UTV, що відповідають технічним вимогам FAU до таких автомобілів та вимогам безпеки, а також вантажні автомобілі ГАЗ, підготовлені для участі в ралі.

Всі автомобілі повинні мати державну реєстрацію та Технічний паспорт спеціального механічного транспортного засобу для автомобільного спорту, виданий FAU, FIA або іншою ASN.

7.2. АБСОЛЮТНИЙ ЗАЛІК

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

7.3. ЗАЛІКОВІ КЛАСИ

До змагань в окремих класах Чемпіонату України допускаються такі автомобілі:

КЛАСИ	АВТОМОБІЛІ
OPEN	Груп «А», «R», «N» та «У» з об'ємом двигуна до 4000 см ³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог класу OPEN згідно з Додатком IX.
4WD OPEN	Груп «А», «R», «N» та «У» з об'ємом двигуна до 4000 см ³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог класу 4WD OPEN згідно з Додатком IX.
2WD OPEN	Груп «А», «R», «N» та «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.
2WD	Груп «А», «R», «N» та «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.
CROSS COUNTRY	Груп «Т1», «Т2» (позашляховики), «Т3» (UTV) та вантажні автомобілі ГАЗ, підготовлені відповідно до технічних вимог згідно з Додатком IX.

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

8. ВІДПОВІДНІСТЬ ТЕХНІЧНИМ ВИМОГАМ

Автомобілі, які не відповідають вимогам, викладеним в пункті 7 даного Регламенту, до змагань не допускаються.

Автомобілі, в конструкції яких протягом ралі буде виявлено невідповідність омологаційній формі FIA або технічним вимогам для відповідного класу, можуть бути дискваліфіковані рішенням КСК.

КЛАСИФІКАЦІЯ ТА НАРАХУВАННЯ ОЧОК

9. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ

9.1. **УЧАСТЬ У ЧЕМПІОНАТІ – ВОДІЇ**

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 у одному змаганні-етапі цього Чемпіонату.

9.1.2. Для класифікації в окремому заліковому класі Чемпіонату (отримання місця за підсумками Чемпіонату) водій повинен стартувати (розпочати змагальну частину) щонайменше у двох змаганнях-етапах, що відбулися.

9.1.3. Для класифікації в абсолютному заліку Чемпіонату (отримання місця за підсумками Чемпіонату) водій повинен стартувати (розпочати змагальну частину) у всіх змаганнях-етапах, що відбулися.

9.2. **УЧАСТЬ У ЧЕМПІОНАТІ – КОМАНДИ**

9.2.1. До участі в командному заліку Чемпіонату України допускаються виключно команди, які мають обов'язкові документи FAU, належним чином зареєструвались в Комітеті ралі FAU щонайпізніше за два тижні до початку першого етапу Чемпіонату та сплатили єдиний річний внесок на розвиток автомобільного спорту згідно умовам п. 28.2. даного Регламенту. Тільки в 2021 році термін подання командної заявки може бути подовжено до 1 травня 2021 року.

9.2.2. Команда на кожному змаганні-етапі Чемпіонату може складатися з екіпажів, допущених до участі в цьому змаганні, з наступними кількісними обмеженнями:

- не менше одного та не більше трьох екіпажів на кожному змаганні;
- не менше одного та не більше п'яти екіпажів протягом чемпіонату.

Кожен перший пілот протягом Чемпіонату може бути заявлений щонайбільше за дві різні команди (за умови одного трансферу з команди в команду).

9.2.3. Команда вважається такою, що взяла участь у Чемпіонаті, якщо хоча б один з її екіпажів стартував (розпочав змагальну частину) щонайменше в одному змаганні-етапі.

9.2.4. Кожна команда, яка подає заявку на участь у Чемпіонаті, має зазначити особу та контактні дані Делегата Команди. Такі Делегати протягом поточного року автоматично стають Асоційованими членами Комітету ралі з правом дорадчого голосу. Через Делегатів здійснюватиметься зв'язок між Комітетом ралі та командами-учасницями Чемпіонату по всіх спортивних питаннях.

9.3. **МІНІМАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ ЕТАПІВ**

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

9.4. **ПРИПИНЕННЯ ЗМАГАННЯ**

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

Якщо у такому випадку:

- пройдено до 30 км загальної дистанції Спеціальних Ділянок – змагання вважається таким, що не відбулося, та залікові очки не нараховуються;
- пройдено від 30 до 60 км 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 км 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) на етапі Чемпіонату в кожному заліковому класі;
- класифікація команд на етапі Чемпіонату в командному заліку.

10.2. НАРАХУВАННЯ ОЧОК В ІНДИВІДУАЛЬНОМУ ЗАЛІКУ

На кожному змаганні водіям за виборені місця в абсолютному заліку та залікових класах присвоюються очки за таблицею:

Місце	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Очки	30	24	21	19	17	15	13	11	9	7	5
Місце	12	13	14	15	16 і далі						
Очки	4	3	2	1	0						

За кращі результати на Супер СД (або за суму кращих результатів на декількох Супер СД) на етапі в абсолютному заліку та кожному заліковому класі нараховуються додаткові залікові очки: за перше місце у відповідній класифікації – 5 очок, за друге – 4, за третє – 3, за четверте – 2, за п'яте - 1.

При цьому, якщо екіпаж вибув із змагання (технічний схід, аварія, тощо), то додаткові очки зберігаються, а якщо екіпаж дискваліфіковано рішенням КСК за порушення технічних вимог або неспортивну поведінку, то додаткові очки цьому екіпажу анулюються, а за підсумками ССД екіпаж вважається не класифікованим. У випадку анулювання очок дискваліфікованому екіпажу, іншим екіпажам здійснюється перенарахування очок (присвоєння нового місця та нарахування додаткових очок).

У випадку рівності результатів у декількох екіпажів за підсумками Супер СД (або за сумою декількох Супер СД), вважати, що такі екіпажі посіли однакове «специфічне» місце, яке об'єднує декілька місць в залежності від кількості екіпажів, які матимуть однаковий результат. Якщо «специфічне» місце об'єднує

місця, за які нараховуються додаткові залікові очки, то вказані додаткові очки складаються та розподіляються порівну між екіпажами що мають однаковий результат.

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 як очки, нараховані в заліковому класі, так і додаткові очки за Супер СД.

11. КЛАСИФІКАЦІЯ В ЧЕМПІОНАТІ

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

11.1. КЛАСИФІКАЦІЯ В АБСОЛЮТНОМУ ЗАЛІКУ

Звання Абсолютного Чемпіона України з ралі серед водіїв (перших водіїв – пілотів та других водіїв – штурманів) присвоюється, та наступні місця визначаються за найбільшою сумою очок, набраних водіями на всіх етапах Чемпіонату, що відбулися.

11.2. КЛАСИФІКАЦІЯ В ЗАЛІКОВИХ КЛАСАХ

Звання Чемпіона України з ралі серед водіїв (перших водіїв – пілотів та других водіїв – штурманів) в класі присвоюється, та наступні місця визначаються за найбільшою сумою очок, набраних водіями на змаганнях, включених у залік Чемпіонату. При цьому, незалежно від кількості змагань-етапів, що фактично відбулися, до уваги беруться чотири кращі результати (в очках).

Якщо протягом Чемпіонату в класі стартувало не менше десяти 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 десяти, але не менше семи 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 семи, але не менше п'яти водіїв, то Чемпіонат вважається таким, що не відбувся, а водій, що посів перше місце, нагороджується дипломом як «Переможець змагань Чемпіонату України».

11.3. 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. Команда, що набрала найбільшу кількість очок за підсумками Чемпіонату, отримує звання «Команда – Чемпіон України».

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

11.4. КРАЩИЙ КОМАНДНИЙ ГРАВЕЦЬ (MVP)

Перший та другий водії, які за підсумками Чемпіонату набрали найбільшу кількість залікових очок серед усіх відповідних водіїв-учасників команд, отримують спеціальну нагороду Комітету Ралі «Кращий командний гравець (MVP)».

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 абсолютній класифікації змагання.

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, може бути включено до Плану змагань наступного року тільки після розгляду обставин відміни та відповідного рішення Комітету ралі FAU.

14. ПРОЦЕДУРА ВИБОРУ МАРШРУТУ

14.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

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

Для визначення придатності траси ралі запроваджуються попередні, головні і заключні інспекції ходу підготовки Промоутерами 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. Промоутер 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.

Промоутер 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 Промоутером і FAU.

14.2.3. При проведенні попередньої інспекції Промоутером 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 Промоутерам 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.

14.3.2. Головна інспекція траси і ходу підготовки до змагань буде проводитись у терміни, узгоджені з Промоутером, але до затвердження Додаткового регламенту.

14.3.3. При проведенні головної інспекції, Промоутер 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.

14.3.4. Звіт про висновки інспекції буде направлений до FAU та Промоутеру етапу протягом десяти днів після її проведення.

Промоутер 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

Заключна інспекція траси проводиться представниками FAU в терміни, погоджені між Промоутером і FAU, але не пізніше семи днів до старту. При проведенні заключної інспекції Промоутером 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 Промоутером 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 три години для регрупувння.

15.2.2. Для днів, тривалістю менш, ніж шість годин, час зупинки має бути щонайменше рівним тривалості дня. Для дня, тривалістю шість годин та більше, час зупинки має бути щонайменше шість годин.

15.3. ОБМЕЖЕННЯ ШВИДКОСТІ

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

15.4. КОНФІГУРАЦІЯ ЗМАГАННЯ

Загальна довжина Спеціальних Ділянок має сягати від 20% до 65% загальної дистанції ралі. Між відвідуванням Парку сервісу або Віддалених Зон Сервісу повинно бути не більше 60 км Спеціальних Ділянок.

15.5. ДОРОЖНЄ ПОКРИТТЯ

На етапах Чемпіонату України з ралі 2021 року допускається проведення змагання на будь-якому типі дорожнього покриття.

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

15.6. СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ

15.6.1. Загальна довжина спеціальних ділянок етапу **Чемпіонату України з ралі** повинна дорівнювати **щонайменше 90 км та щонайбільше 130 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 30 км, за винятком СД, на які отримано спеціальний дозвіл Комітету ралі FAU.

Загальна кількість спеціальних ділянок протягом ралі не може бути менше, ніж вісім.

15.7. РЕТАРДЕРИ НА СПЕЦІАЛЬНИХ ДІЛЯНКАХ

15.7.1. На трасах СД можливе застосування ретардерів тільки при виконанні Промоутером 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 ретардеру. Рекомендується віддавати перевагу солом'яним пресованим тюкам. 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 аналогічними предметами на ґрунті) 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 Додатковим регламентом змагань, повинні використовуватись ретардери, що відповідають схемі, вказаній у Додатку VII.

15.7.3. Матеріал, з якого буде побудовано ретардер, схема проїзду ретардера та можливі пеналізації за порушення при проїзді ретардера повинні бути визначені у Додатковому Регламенті змагання. Усі випадки порушення проїзду ретардера

будуть розглянуті Спортивними Комісарями, які можуть призначити додаткову пеналізацію до визначеної у Додатковому Регламенті змагання.

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 три дні, якщо інше не передбачено регламентом міжнародної серії, до якої входить змагання. На початку першого дня ралі повинна бути проведена щонайменше одна Супер СД. У випадку, коли запланована Супер СД не була проведена, в режимі Супер СД проводиться перша за чергою СД, незалежно від дистанції вказаної СД.

15.9. ПРЕС-КОНФЕРЕНЦІЇ

Промоутером 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 Промоутера.

15.9.2. В заключній прес-конференції повинні обов'язково брати участь перші пілоти – призери ралі в абсолютному заліку та інші персони за запрошенням Промоутера. Відсутність на прес-конференції буде 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

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

Документ	Електронна версія	Друкована версія
Додатковий регламент	✓	✓
Бюлетені	✓	✓
Гід по ралі 1 та/або 2	✓	
Маршрутний лист	✓	✓
Дорожня книга		✓
Книга сервісу	✓	✓
Карти часу		✓
Заявочні форми	✓	
Список заявлених учасників	✓	
Стартові відомості	✓	✓
Результати ралі	✓	✓
Книга безпеки для медіа*	✓	✓

* рекомендовано

16.2. ІНФОРМАЦІЯ ДЛЯ ГЛЯДАЧІВ

- 16.2.1.** Промоутер 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 Промоутера.
- 16.2.2.** Напередодні та протягом змагання Промоутер етапу повинен забезпечити публікацію на офіційному сайті ралі наступної інформації:
- Програма та Додатковий регламент змагання;
 - мапа регіону проведення ралі;
 - мапа траси ралі;
 - маршрутний лист ралі;
 - випущені Промоутером 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 всього змагання Промоутер етапу повинен забезпечити публікацію на офіційному сайті ралі та/або на іншому популярному інтернет-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 Промоутерами 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.** Копія затвердженого Промоутером проекту Додаткового регламенту (електронна сканована копія), яка готується Промоутером на основі стандартного регламенту етапу Чемпіонату України з ралі, повинна надійти у FAU щонайпізніше за два місяці до першого дня змагання.
- 17.2.2.** Протягом щонайбільше двох тижнів після отримання проекту Додаткового регламенту, FAU повідомить Промоутера про будь-які зміни, які повинні бути внесені, щоб завізувати його та дозволити його публікацію.
- 17.2.3.** Додатковий регламент, мапа регіону проведення ралі і розклад руху першого автомобіля повинні бути опубліковані щонайпізніше за один 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:
- Промоутерами 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 дискваліфікації.

18.2. ВІДХИЛЕННЯ ВІД МАРШРУТУ

- 18.2.1.** Під час руху Спеціальною Ділянкою екіпаж вважається таким, який відхилився від маршруту, якщо автомобіль усіма чотирма колесами знаходиться за межею дорожнього покриття траси разом з узбіччям для автомобільних доріг. В умовах використання для змагання спеціально створеного покриття змагальної ділянки та/або штучної перешкоди – за межами сигнальної стрічки або гравійного/грунтового бруствера.
- 18.2.2.** За ненавмисне відхилення від маршруту та коли не отримано ніякої переваги, екіпаж не каратиметься.
- 18.2.3.** Будь-яке відхилення від маршруту буде розглянуто Спортивними Комісарами та пеналізовано часом, який Комісари вважатимуть достатнім для нейтралізації

отриманої переваги та/або накладення додаткової пеналізації в разі умисного відхилення від маршруту.

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 Комітетом ралі FAU щонайпізніше за сім 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 відрізка (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 один місяць до першого 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 анулювання результату 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 Kartи часу (Контрольної kartи) 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 Kartі 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 Промоутером або передбачено для екіпажів (опис ризиків та сум покриття).

22.2. ЦИВІЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПРОМОУТЕРА

22.2.1. Промоутер 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 першого дня і до закінчення ралі або до моменту сходу або дискваліфікації. Автомобілі, які зійшли та прийняли рестарт, 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 Промоутером, 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 СТАРТОВИХ НОМЕРІВ

- 23.1.** Учасники Чемпіонату можуть обрати постійні стартові номери, які буде закріплено за ними протягом всього Чемпіонату. Чемпіон України минулого року в абсолютному заліку отримує на наступний сезон №1. У випадку, якщо Абсолютний Чемпіон не бере участі в змаганні-етапі Чемпіонату, цей номер не надається нікому. Інші водії можуть обирати будь-який номер від №2 до №99 за виключенням №6, який навечно закріплено за Андрієм Александровим на знак вшанування його пам'яті.
- 23.2.** Для отримання бажаного стартового номеру будь-який перший водій має подати в Комітет ралі заявку відповідної форми, опублікованої Комітетом ралі щонайпізніше за місяць до початку Чемпіонату. Ці заявки мають бути подані в електронному вигляді на електронну адресу Комітету ралі rally.ua@gmail.com.
- 23.3.** Присвоєння постійних стартових номерів проводиться Комітетом Ралі щонайменше за два тижні до старту першого етапу Чемпіонату. У випадку, коли декілька водіїв у встановлений термін подали заявку на однаковий номер, перевагу буде надано заявці водія з листа пріоритету FAU або заявці першого водія, який посів краще місце в абсолютному заліку Чемпіонату минулого року.
- 23.4.** Подальше присвоєння стартових номерів проводиться Промоутерами змагань-етапів згідно заявок, поданих на участь у їхніх змаганнях. Стартові номери надаватимуться з числа тих, які на момент подачі заявки не будуть присвоєні іншим водіям.

24. РОЗМІЩЕННЯ СТАРТОВИХ НОМЕРІВ

Промоутери забезпечать кожен екіпаж наступними матеріалами, які мають бути закріплені на автомобілі, встановленим чином, до технічної інспекції. Розташування номерів, обов'язкових написів та реклами показане на схемі в Додатку VIII до цього Регламенту. За відсутність будь-якого стартового номеру під час змагання екіпаж може бути дискваліфікованим.

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

24.1.1.1. Для передніх дверей два панно, розміром 67 см x 17 см, враховуючи 1 см білої окантовки. Кожне з цих панно повинно включати місце для стартового номеру екіпажу, 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 призначається для розміщення Обов'язкової реклами Промоутера.

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, повинно включати назву ралі. Це панно має бути розміщене нагорі заднього скла, зі зсувом праворуч або ліворуч, як зазначено в Додатковому регламенті та включати назву ралі. Поруч має знаходитись стартовий номер екіпажу 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 одне 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 Промоутерами змагання гелікоптерів. Залишок місця на панно даху призначається для розміщення Обов'язкової реклами Промоутера.

24.1.5. Переднє панно

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

25. ПРИЗВИЩА 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. Громадянство 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

Промоутер 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 носить політичного або релігійного 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 Промоутера.

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

26.2. ОБОВ'ЯЗКОВА РЕКЛАМА**26.2.1. Офіційна емблема FAU**

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).

26.2.2. Обов'язкова реклама Промоутера змагання

Рекламні місця на номерах змагання, які розташовані на дверних панно та на панно даху, призначені для реклами Промоутерів. Ця реклама є обов'язковою і не може бути відхилена учасниками.

Обов'язкова реклама Промоутера повинна займати місце розміром 50 см x 15 см на дверному панно та 50 см x 14 см на панно даху (або два місця розміром 50 см x 7 см на панно даху). Текст цієї реклами повинен бути чітко вказаний в Додатковому регламенті або, до дати закриття прийому заявок, в офіційному Бюлетені.

26.2.3. Обов'язкова реклама Промоутера Чемпіонату (за наявності)

Рекламні місця на лобовому склі та на даху автомобілів зарезервовані за Промоутером Чемпіонату (за наявності). Ця реклама також є обов'язковою і не може бути відхилена учасниками.

Обов'язкова реклама Промоутера Чемпіонату повинна займати місце не більше 15 см заввишки в верхній частині лобового скла автомобіля та два місця розміром 20 см x 40 см на даху автомобіля. Реклама на лобовому склі повинна передбачати місце для розміщення офіційних емблем FAU та Чемпіонату України з ралі згідно п. 26.2.1.

26.3. НЕОБОВ'ЯЗКОВА (ДОДАТКОВА) РЕКЛАМА

26.3.1. Будь-яка інша реклама, запропонована Промоутером, 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. Учасник може відмовитись від певної додаткової реклами без збільшення сплати за участь виключно у випадку, якщо ця реклама містить бренди, які є прямими конкурентами особистих спонсорів учасника (екіпажу) в окремому сегменті ринку товарів та послуг. Ця відмова має бути погоджена з Промоутером змагання до початку адміністративних перевірок.

26.3.3. Учасники, які приймають додаткову рекламу Промоутерів, повинні залишити для неї місця, які мають бути вказані в Додатковому регламенті.

26.3.4. 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 Промоутер змагання, включеного у залік Чемпіонату, за місяць до старту змагання публікує на офіційному сайті FAU (www.fau.ua) та на офіційному сайті

змагання Додатковий регламент змагання і єдину офіційну форму FAU для можливості подачі заявки на участь у змаганні.

Заповнену форму заявки Представник висилає Промоутеру 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. ВИЗНАЧЕННЯ СКЛАДУ КОМАНДИ

Представник кожної команди, належним чином заявленої на участь в Чемпіонаті, має перед кожним змаганням-етапом Чемпіонату визначити склад команди на цьому змаганні. Для цього він має подати командну заявку належної форми, яка щонайменше містить в собі назву та дату змагання, назву команди та відомості про всіх заявлених до її складу водіїв з урахуванням вимог, викладених в п. 9.1.3. цього Регламенту. Дана заявка має бути підписана Представником та всіма водіями, заявленими до складу команди.

27.4. ОСТАННІЙ СТРОК ПОДАЧІ ЗАЯВОК

Попередня заявка повинна бути подана щонайпізніше за вісім 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 FAU, який дозволяє Промоутеру змагання відмовити у прийомі заявки на участь, Промоутер 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 Промоутер змагання відмовляє у прийомі заявки, він повинен протягом 48 годин повідомити про це заявника (якщо необхідно, зробити це через FAU), а також проінформувати FAU.

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 ASN

Іноземні представники, водії та штурмани повинні мати дозвіл ASN 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:

- Промоутерів 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 Промоутером. Заявка зобов'язує представника взяти участь в ралі, а Промоутера – виконати по відношенню до представника всі положення НСК FAU, даного Регламенту та Додаткового регламенту ралі. Фактом подання заявки представник 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 Промоутера. Промоутер 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. Своім 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), Промоутера, офіційних осіб та інших учасників ралі.

28. ЗАЯВОЧНИЙ ВНЕСОК**28.1. ОГОЛОШЕННЯ ЗАЯВОЧНОГО ВНЕСКУ**

28.1.1. Розмір заявочного внеску встановлюється Промоутером 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

28.2.1. Стандартний внесок за участь у етапі Чемпіонату України не повинен перевищувати:

За екіпаж в класі OPEN	10 000 грн.
За екіпаж в класі 4WD OPEN	8 000 грн.
За екіпаж в класі 2WD OPEN	7 000 грн.
За екіпаж в класі 2WD	4 000 грн.
За екіпаж в класі CROSS COUNTRY	5 000 грн.
За молодіжний екіпаж (перший водій віком до 25 років)	2 000 грн.
За жіночий екіпаж	2 000 грн.
За участь виключно в заліку Трофею Rally Legends	3 000 грн.

28.2.2. Команди, які подають заявку на участь у Чемпіонаті згідно п. 9.1.2., мають сплатити одноразовий внесок в розмірі 10 000 грн.

28.2.3. Додатково, кожен екіпаж незалежно від заявленого класу має сплатити перед кожним змаганням-етапом Технічний внесок в розмірі 2300 грн. Ці внески буде використано виключно для забезпечення безпеки на змаганнях Чемпіонату

шляхом застосування стандартизованої системи стеження за автомобілями (GPS Tracking).

- 28.2.4.** Промоутер Чемпіонату (за наявності) може встановити додатковий внесок при поданні заявки на участь в Чемпіонаті, якщо таку буде передбачено.
- 28.2.5.** Учасник молодіжного екіпажу, номінований як перший водій, повинен під час змагання проїхати за кермом мінімум 60% загальної дистанції спеціальних ділянок.
- 28.2.6.** Екіпаж, в складі якого є перший водій, власник ліцензії ФАУ, що вперше бере участь в Чемпіонаті України з ралі, звільняється від сплати стартового внеску (дійсно тільки для класів «2WD» та «2WD Open»). В цьому випадку учасник, номінований як перший водій, повинен під час змагання проїхати за кермом мінімум 60% загальної дистанції спеціальних ділянок.

28.3. ПОВЕРНЕННЯ ЗАЯВОЧНОГО ВНЕСКУ

Заявочний внесок повністю повертається:

- кандидатам, чиї заявки відхилено;
- у випадку, якщо ралі не відбулося, у тому числі через невідповідність вимогам безпеки, визнану такою Інспекцією ФАУ.

Технічний внесок екіпажу у випадках, зазначених вище, не повертається, а переходить у якості сплати на наступний етап Чемпіонату, або повертається повністю в кінці Чемпіонату, якщо екіпаж більше не брав участі в жодному етапі.

28.4. ЧАСТКОВЕ ПОВЕРНЕННЯ ЗАЯВОЧНОГО ВНЕСКУ

Якщо заявлений учасник з форс-мажорних обставин, належним чином перевірених ФАУ, 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 Промоутеру 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 ASN країни державної реєстрації автомобіля, 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 Промоутером виключно грошовим штрафом в межах 20% від заявочного внеску.

30.1.4. Запізнення на адміністративну перевірку після закінчення її проведення пеналізується Промоутером грошовим штрафом в межах 50% від заявочного внеску або дискваліфікацією 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 Промоутером виключно грошовим штрафом в межах 20% від заявочного внеску.

31.1.3. Запізнення на технічну інспекцію після закінчення її проведення пеналізується Промоутером грошовим штрафом в межах 50% від заявочного внеску або дискваліфікацією 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 дискваліфіковано.

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 ASN країни державної реєстрації автомобіля.

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. Всі автомобілі повинні мати свердлення відповідного діаметру для забезпечення можливості пломбування вузлів та агрегатів.

32.5. РОЗКЛАД

Розклад прибуття на технічну інспекцію має бути опублікований в Додатковому регламенті або Бюлетені.

32.6. МАРКУВАННЯ АГРЕГАТІВ

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 першого 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, це буде приводом для доповіді Спортивним Комісарам.

- 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 дискваліфікованим.
- 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, буде приводом для доповіді Спортивним Комісарам.
- 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 він залишається до відкриття ЗП за рішенням Спортивних Комісарів.

34.2. ВИБІР АВТОМОБІЛІВ

Повний технічний контроль, який включає розборку автомобілів, може бути здійснено на розсуд Спортивних Комісарів, які діють офіційно, або внаслідок протесту, або за рекомендацією директора ралі Спортивними Комісарами.

34.3. КОМПОНЕНТИ, ЯКІ ПІДЛЯГАЮТЬ ПЕРЕВІРЦІ

На фінальній технічній інспекції здійснюються перевірки на основі рішення Спортивних Комісарів, яке прийняте за рекомендацією Технічного делегата FAU (Головного технічного комісара).

34.4. ЧАС, ВІДВЕДЕНИЙ ДЛЯ ФІНАЛЬНОЇ ТЕХНІЧНОЇ ІНСПЕКЦІЇ

Фінальна технічна інспекція повинна проводитись згідно з Додатковим регламентом, незалежно від часу затвердження попередньої фінальної класифікації, яка повинна публікуватися якнайшвидше після реєстрації останнього автомобіля на заключному КЧ.

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 направляє 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 трьох 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.

ДОРОЖНИЙ 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.
- 35.1.3.** Рух автомобіля у будь-який спосіб, крім власного хода та штовхання руками, є забороненим. У виключних випадках, на трасі СД, автомобілі можна штовхати чи буксирувати для повернення їх на трасу змагання або для звільнення маршруту ралі. Про такі випадки буде зроблена доповідь Спортивним Комісарам для прийняття остаточного рішення.
- 35.1.4.** Показові «обертання» автомобіля на обмеженому майданчику можуть бути виконані тільки тоді, коли це дозволено Регламентом ралі.
- 35.1.5.** Екіпажі повинні завжди рухатись Спеціальною Ділянкою в напрямку, вказаному в Дорожній книзі, за винятком розвороту. Ця вимога стосується також ділянки траси від фінішу СД до кінця зони відмітки на СД.
- 35.1.6.** Під час будь-якої дорожньої секції, яка є дорогою загального користування, кожен автомобіль, що змагається, має пересуватись на чотирьох колесах у відповідності до Правил Дорожнього Руху.

35.2. ПЕРЕВИЩЕННЯ ШВИДКОСТІ ПІД ЧАС РАЛІ

Перевищення швидкості на секторах зв'язку під час ралі, зафіксоване будь-яким чином, включаючи систему GPS трекінгу, призведе до накладення пеналізації у вигляді штрафу згідно наступної шкали:

- Перше порушення - 50 грн за кожний 1 км/год понад дозволений ліміт, застосовується Директором ралі
- Будь-яке інше порушення: пеналізацію буде визначено КСК
- Друге порушення - 100 грн за кожний 1 км/год понад дозволений ліміт, застосовується Директором ралі
- Будь-яке інше порушення: пеналізацію буде визначено КСК
- Третє порушення Штрафний час 5 хвилин, застосовується Директором ралі
- Четверте порушення Дискваліфікація рішенням КСК

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, працівник поліції (або іншої державної служби по контролю 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 (або іншої державної служби по контролю 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 Промоутером ралі. Можуть використовуватись автомобілі, які відповідають наступним вимогам, крім виключних випадків, дозвіл на які дає Промоутер.

36.2. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ДО АВТОМОБІЛІВ ОЗНАЙОМЛЕННЯ

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

- установку захисту під кузовом (який відповідає регламентації 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 використані 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

Для ознайомлення можуть використовуватись наступні типи шин:

- дорожньо-омологовані серійно вироблені шини для асфальту
- будь-які шини для гравію, якщо інше не вказано в Додатковому регламенті змагання.

36.6. ОБМЕЖЕННЯ ОЗНАЙОМЛЕННЯ

36.6.1. Починаючи з моменту публікації Додаткового регламенту змагання-етапу Чемпіонату будь-який водій, перший чи другий, який бажає взяти участі в змаганні, може пересуватись по дорогах, які є або можуть бути задіяні в якості СД на цьому змаганні, тільки за наявності письмового дозволу Промоутера змагання. Копія цього дозволу має бути надіслана в Комітет ралі до початку змагання.

Ця норма не стосується тих, хто постійно проживає в означеній місцевості.

36.6.2. Мапа регіону проведення ралі, з окресленням місцевості, в якій пролягатимуть траси Спеціальних Ділянок, має бути опублікована Промоутером змагання одночасно з Додатковим регламентом.

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 2000 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.

36.6.5. Під час ознайомлення в автомобілі можуть знаходитися лише два члени екіпажу. За порушення цього правила екіпаж може бути не допущено до змагань.

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 Промоутерам 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 Промоутером. Розклад повинен передбачати граничний термін здачі Контрольної карти ознайомлення в Секретаріат. Ненадання даної Контрольної карти ознайомлення є приводом для 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 один раз, не буде допущений до старту.

36.12. ШВИДКІСТЬ ПІД ЧАС ОЗНАЙОМЛЕННЯ

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

Промоутерам 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 Промоутеру змагань:

- за перевищення швидкості:

перше порушення	50 грн. за кожен км/год перевищення
друге порушення	100 грн. за кожен км/год перевищення
третє порушення	150 грн. за кожен км/год перевищення
кожне наступне порушення	250 грн. за кожен км/год 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 Промоутера 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 можливих неоднозначностей в трактуванні поведінки екіпажу та/або третіх осіб, використання відеореєстраторів є обов'язковим.

36.13. СЕРВІС ПІД ЧАС ОЗНАЙОМЛЕННЯ

Під час ознайомлення сервіс машин ознайомлення може здійснюватися щонайбільше двома механіками команди з використанням автомобіля, який обладнаний всім необхідним бортовим обладнанням сервісу. З цією метою Промоутерами 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, Промоутер 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 або ССД, що входить у маршрут ралі. На трасі тестової ділянки повинні дотримуватися всі заходи по забезпеченню безпеки, в тому числі і стосовно екіпіровки екіпажів.
- 37.2.3.** Проведення індивідуальних та групових тестів для перших пілотів, що беруть участь у Чемпіонаті, на дорогах, які об'явлені Промоутером змагання закритими для ознайомлення згідно п. 36.6.2., можливе виключно за умови отримання письмового дозволу від Промоутера та реєстрації тестів як Учбово-Тренувальних заходів ФАУ.

КОНТРОЛІ**38. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ****38.1. ПОЗНАЧЕННЯ КОНТРОЛІВ**

Всі контролі, тобто Контролі часу та проходження, зони контролів старту та фінішу Спеціальних Ділянок, Регрупування 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 п'яти метрів до й після посту контролю з обох боків має бути захищеною бар'єрами або сигнальними стрічками, щоб дозволити екіпажам та персоналу посту без перешкод виконати процедуру відмітки. Якщо обмежити пост контролю з обох боків неможливо, це буде позначено у Дорожній книзі.

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

Тривалість зупинки в будь-якій зоні контролю не повинна перевищувати час, необхідний для виконання процедури 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 максимально допустимого запізнення, яке потягне за собою дискваліфікацію, але не раніше прибуття автомобіля «мітла».

38.6. ПОСЛІДОВНІСТЬ КОНТРОЛІВ ТА НАПРЯМОК РУХУ

38.6.1. Екіпажі зобов'язані отримати відмітку на всіх контролях в правильній послідовності згідно напрямку маршруту ралі. Порушення цього правила призведе до дискваліфікації екіпажу.

38.6.2. Заборонено повторно в'їжджати в зону контролю з будь-якого напрямку. Порушення цього правила призведе до дискваліфікації екіпажу.

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 повідомлення (рапорту) Спортивним Комісарам.

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 Промоутери 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 пост контролю часу. Якщо час прибуття на попередній пост 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 інакше не вирішать Спортивні Комісари.

41. ДИСКВАЛІФІКАЦІЯ 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 дискваліфікації екіпажу. При підрахунку часу для такої дискваліфікації береться до уваги тільки фактичний час запізнення, а не час пеналізації (10 секунд за 1 хвилину). Втім, екіпажі можуть прийняти рестарт згідно умов статті 54 цього Регламенту.

41.2. ПЕРЕДЧАСНЕ ПРИБУТТЯ

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

41.3. ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ДИСКВАЛІФІКАЦІЮ

Дискваліфікація за перевищення максимально дозволеного запізнення оголошується 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 лікаря-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. Вона також повинна мати електричний зв'язок з приладом, розташованим на стартовій лінії і фіксуючим факт перетину автомобілем чітко видимої (в тому числі на гравії та снігу) стартової лінії, яка повинна знаходитись на відстані 50 см 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 віддасть 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 одній хвилині за хвилину або частку хвилини запізнення.

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

44.4.3. Будь-який автомобіль, що не перетнув лінію старту протягом 20 секунд після сигналу старту, буде визнано таким, що не може продовжити змагання, та негайно прибрано до безпечного місця. Втім, він може прийняти рестарт згідно п. 54 цього Регламенту.

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 фальстарт було здійснено значно раніше запланованого часу (більш ніж за п'ять 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 з картатим прапором на червоному тлі.

46. ПОСТ СТОП**46.1. ЗУПИНКА ТА ВІДМІТКИ**

Екіпаж повинен зупинитися на пункті СТОП, який позначено знаком «СТОП», для запису в Контрольну карту Спеціальної Ділянки свого часу фінішу (години, хвилини, секунди та десяті долі секунди). Знак «СТОП» на червоному тлі встановлюється приблизно на 100-300 метрів далі за лінією фінішу. В будь-якому разі відстань від лінії фінішу до знаку «СТОП» 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

регрупу. Судді на посту СТОП повинні забезпечити табло результатів з записами часу проходження СД.

Промоутери 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 дискваліфікації екіпажу.

47. ПЕРЕРИВАННЯ СПЕЦІАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ

47.1. Якщо проходження Спеціальної Ділянки буде з будь-якої причини перервано та остаточно зупинено до проходження останнього екіпажу, класифікацію Ділянки може бути встановлено шляхом призначення Директором змагання екіпажам, яких стосуються обставини переривання, штучного часу, який буде визначено, як справедливий.

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

47.3. Якщо під час проходження Спеціальної Ділянки перешкоди виникли лише у окремого екіпажу, Колегія Спортивних Комісарів, після представлення Директором змагання звіту про обставини виникнення перешкод, може встановити екіпажу той час проходження Спеціальної Ділянки, який вона вважатиме справедливим.

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 МСК FIA Глава III – Екіпировка Водіїв. Згідно п. 5 частини III Додатку L МСК FIA – носіння натільних прикрас, пірсингу, металевих шийних ланцюгів заборонені під час змагання, та можуть бути перевірені перед стартом.

Використання водіями системи FHR в автомобілях класів «OPEN», «4WD OPEN», «2WD OPEN» та «CROSS COUNTRY» є обов'язковим.

В 2021 році використання системи FHR (або будь-якої іншої системи підтримки ший) водіями в автомобілях класу «2WD» та в заліку Трофея Rally Legends є обов'язковим.

48.2. З міркувань безпеки екіпажі зобов'язані встановити в автомобілі, що змагається, фронтальний засіб відеофіксації та забезпечити його роботу протягом всього змагання. Відеозапис з цього пристрою має бути наданий офіційним особам змагання за вимогою. Відмова від цього буде приводом для доповіді Спортивним Комісарам.

48.3. ЗНАКИ SOS / ОК

- 48.3.1.** Кожна Дорожня книга повинна містити перед останньою обкладинкою аркуш формату **A3** (в згорнутому вигляді), на якому буде зображено червоний знак «SOS» та (на обороті) зелений знак «ОК», а також формуляр сходу з відміткою про необхідність медичної допомоги.
- 48.3.2.** 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.
- 48.3.3.** 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.
- 48.3.4.** В разі аварії без постраждалих, які потребують негайної медичної допомоги, зелений знак «ОК» має бути ясно показаний всім наступним автомобілям та гелікоптерам, які намагаються надати допомогу.
На екіпажі, які не виконують вимоги даного пункту, будуть накладені штрафні санкції рішенням Спортивних Комісарів.
- 48.3.5.** Якщо екіпажі залишають транспортний засіб, знак «ОК» має бути розташований таким чином, щоб це було ясно видно іншим учасникам ралі.
- 48.3.6.** Дорожні книги повинні містити сторінки, які б описували дії членів екіпажу в разі утворення нещасного випадку.
- 48.3.7.** Будь-який екіпаж, що зійшов, повинен повідомити про свій схід Промоутерів якомога раніше, за винятком форс-мажорних випадків. Будь-які екіпажі, що не повідомили про свій схід, будуть оштрафовані на розсуд Спортивних Комісарів.
- 48.3.8.** Промоутер змагання повинен передбачити в Програмі змагання проведення спеціального брифінгу для водіїв стосовно питань безпеки під час проведення ралі. Присутність водіїв на брифінгу є обов'язковою.

48.4. 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.

48.5. ЧЕРВОНИЙ ТРИКУТНИК

- 48.5.1.** 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.
- 48.5.2.** Цей трикутник має бути встановлено, навіть якщо автомобіль знаходиться поза дорогою.

48.6. ЧЕРВОНІ ПРАПОРИ

- 48.6.1.** Якщо екіпажі проїздять повз розгорнутий червоний 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.
- 48.6.2.** Екіпажам, яким було показано червоний прапор, буде надано штучний час на даній СД, згідно процедур, викладеним в Статті 47 цього Регламенту.
- 48.6.3.** Червоні 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.
- 48.6.4.** Жоден інший прапор, крім червоного, не може бути показаний на трасі СД.
- 48.6.5.** Червоні прапори можуть бути показані тільки на радіо-посту і мають бути розташовані приблизно через кожні 5 км траси СД.
- 48.6.6.** Різноманітні сигнальні системи (наприклад, блимаючи вогні) можуть використовуватись на Супер СД. Їхній повний опис має бути включений до Додаткового регламенту.

48.7. 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 одного 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 обов'язковим.
- 49.1.3.** Результатом на Супер СД (або сумою кращих результатів на декількох Супер СД) вважатиметься фактичний час проходження екіпажем дистанції Супер СД з додаванням до такого часу всіх часових пеналізацій, які отримав цей екіпаж на Супер СД (за фальстарт, за порушення проходження ретардери, відхилення від траси, тощо), без урахування пеналізацій, які отримав екіпаж на дорожній секції, до якої входить Супер СД.
- 49.1.4.** У випадку перенесення проведення ССД з першого Дня ралі за вимогами безпеки, та якщо екіпаж не може завершити ССД в останній день змагання, його буде поновлено на першому КЧ наступної секції (за наявності) та призначено час у вигляді суми кращого зафіксованого часу пропущених ділянок плюс п'ять 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 п'ять 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 Промоутера. Втім, Промоутер повинен деталізувати процедуру в Додатковому регламенті ралі або в Бюлетені.

49.5. ПЕРЕРИВАННЯ ССД

У разі остаточного переривання ССД Спортивні Комісари можуть відмінити нарахування очок за ССД на змаганні.

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. ІНСТРУКЦІЯ ЩОДО РЕМОНТУ

- 51.1.1.** Якщо технічні комісари вирішать, 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 одній хвилині за хвилину або частку хвилини. Якщо в результаті ремонту екіпаж запізниться до часу старту, який було призначено спочатку, він отримує 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 трьох 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 РЕСТАРТ

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 Промоутера. Розклад та місце церемонії повинні бути означені в Додатковому регламенті ралі та в інформаційних матеріалах про змагання.

52.2. ЗОНА СТАРТУ

Перед стартом Промоутери можуть зібрати всі автомобілі, що змагаються, на передстартовій площадці, на яку автомобілі потрібно поставити за одну годину до часу старту, як вказано 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

Порядок надання стартових номерів визначається п. 23 даного Регламенту.

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 ВОДІВ

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 на кожному етапі встановлює Директор змагання з урахуванням вимог безпеки. Втім, в будь-якому випадку першими стартуватимуть водії з листів пріоритету FIA та FAU (Додаток IV).
- 53.4.2.** Порядок старту має залишатися незмінним до того, як буде пройдено щонайменше 10% загальної дистанції Спеціальних Ділянок.
- 53.4.3.** 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-грунтовим 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 одна хвилина.

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 будь-якої наступної секції, але не пізніше, ніж через дві хвилини після старту останнього автомобіля на цю секцію. Якщо екіпажі не бажають прийняти рестарт, вони мають заповнити відповідну форму сходу, яка знаходиться в задній частині Дорожньої книги та передати її в Штаб ралі та/або Промоутеру 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 дискваліфікації, згідно статті 41 даного Регламенту, учасники ралі можуть прийняти рестарт на початку будь-якої наступної секції, але не пізніше, ніж через дві хвилини після старту останнього автомобіля на цю секцію. 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, фактично не фінішували на фінішному КЧ змагання чи які дискваліфіковані зі змагання, місце на змаганні не отримують.
- 54.1.5.** Екіпажі, які прийняли рестарт, але пройшли загалом менше, ніж 50% сумарної дистанції всіх СД, отримують 50% очок за місце на змаганні. Екіпажі, які прийняли рестарт, але пройшли загалом менше ніж 25% сумарної дистанції всіх СД, очок за місце на змаганні не отримують.

54.2. ШТРАФИ

Всім екіпажам, які приймають рестарт, буде призначено наступні часові штрафи:

- Для кожної пропущеної СД або ССД: п'ять хвилин.

Ці штрафні часи будуть додаватися до кращого часу, який досягнуто в даному класі. Якщо схід відбувається після останньої СД або ССД секції, 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 рестарту відремонтований автомобіль повинен пройти огляд технічним комісаром. Учасник повинен надати автомобіль до огляду у визначені Директором змагання місце та час.

СЕРВІС

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 бажано виділити майданчики розмірами 10 м x 10 м для екіпажів класів «OPEN» та «4WD OPEN» та розмірами 6 м x 8 м для інших екіпажів, з відповідним проїздом не менше трьох метрів.

56.1.3. При плануванні Парку Сервісу бажано розміщувати екіпажі таким чином, щоби команди, які офіційно беруть участь в Чемпіонаті, мали кращі можливості для презентації своїх спонсорів та спілкування з вболівальниками та представниками ЗМІ. Задля цього рекомендовано виділяти кожній команді, чій екіпажі розташовано разом, додаткову площину розміром 6 м x 8 м.

56.1.4. 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), Промоутер 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 одного 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 знаку 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 першої СД кожного дня:

- Не є обов'язковим протягом першого Дня, якщо не було змагального елементу 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 один раз протягом ралі після проходження щонайменше 40 км. дистанції СД:

- Технічні перевірки мають бути виконані в ЗП або у 3-хвилинній технічній зоні, яка може входити до регрупінгу.

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

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

57.1.5. Запланований час сервісу не може змінюватися після початку змагання.

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 Промоутером.

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 Промоутером та закріплені в певних місцях.

58.2. ДОПОМІЖНІ АВТОМОБІЛІ (AUXILIARY)

Інші транспортні засоби екіпажів повинні бути ідентифіковані за допомогою панно «Допоміжні», які будуть видані Промоутером. Допоміжні автомобілі можуть паркуватися поруч зі своїми машинами сервісу в межах відведеної площі згідно п. 56.1.2. В разі, якщо цього місця буде недостатньо, Промоутер повинен забезпечити місця альтернативної парковки, 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 Промоутера, але повинно бути опубліковано в маршруті ралі.
- 60.2.6.** Перерва між гнучкими сервісами двох або більше екіпажів однієї команди не може перевищувати 15 хвилин.

61. ВІДДАЛЕНІ ЗОНИ СЕРВІСУ (ВЗС)

61.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

На розсуд Промоутера 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 чотирьох 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 чотирьох 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 чотири 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 Промоутером 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. При плануванні маршрутного листа ралі на кожен заправку повинно бути передбачено щонайменше 7 хвилин.

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, а також захисне покриття для запобігання проливу палива в тому місці, де здійснюється заправка. 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 грошову пеналізацію.

63. ПАЛЬНЕ, ЩО ВИКОРИСТОВУЄТЬСЯ

Дозволяється використовувати паливо, що реалізується в торговій мережі.

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 дискваліфіковано.

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 покритки, 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.

Екіпаж повинен зупинити свою машину і чекати вказівок контролерів та / або маршала. За відсутності контролерів або маршалів екіпаж може залишити зону.

64.3. ЗАПАСНІ КОЛЕСА

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.

Будь-яке комплектне колесо, встановлене на автомобілі або всередині автомобіля під час сервісу, повинне дістатися наступного сервісного парку або наступної зони, в якій дозволено заміну шин. Жодне інше комплектне колесо не може бути завантажено або встановлене на машину в іншому місці, ніж в сервісних парках або в зонах, в яких дозволено заміну шин.

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. Кількість та тип шин дозволених до використання протягом ралі не обмежується. В разі необхідності, обмеження на кількість та тип шин визначається Промоутером у Додатковому Регламенті.

Дозволено використання шин «для бруду» (КХ, зимова спортивна шина без шипів).

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 десять 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. Втім, у випадку поломки двигуна між передстартовою ТІ та першим КЧ ралі, дозволяється замінити двигун. В цьому випадку Директором Змагання буде накладена 5-хвилинна пеналізація.

65.2. ПЛОМБУВАННЯ ТУРБОКОМПРЕСОРІВ

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

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

65.2.3. Компресор, встановлений на автомобіль, та один запасний компресор буде перевірено та опечатано на передстартовій ТІ ралі.

65.2.4. Встановлений на автомобілі компресор буде помічений номером автомобіля для використання виключно на цьому автомобілі.

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

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

65.2.7. Протягом одного й того самого ралі запасний компресор може використовуватись на кількох автомобілях, якщо це заздалегідь задекларовано на передстартовій технічній перевірці та відображено у протоколі пломбування.

66. ТРАНСМІСІЯ**66.1. ПЛОМБУВАННЯ ТРАНСМІСІЇ**

- 66.1.1.** Для кожного автомобіля під керуванням водія з листів пріоритету FIA та FAU одна запасна коробка та один набір запасних диференціалів (передній та/або центральний та/або задній) можуть використовуватись в кожному ралі.
- 66.1.2.** За рекомендацією Технічного Делегата FAU або Технічного Комісара змагання ці запасні компоненти та встановлені на автомобіль будуть марковані/опечатані на передстартовій технічній інспекції.
- 66.1.3.** Маркування/пломбування повинно дозволяти учасникам ралі змінювати зчеплення 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**

Промоутери 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 доступу до швидкісного бездротового інтернету;
- 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

Промоутери 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 Промоутер повинен у тижневий строк надіслати всі протоколи та Звіт про автомобільне змагання, затверджені рішенням Колегії Спортивних Комісарів та за підписом директора змагання, до Виконавчої 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 Промоутером 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 дискваліфікації, 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 дискваліфікації 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 однієї години після винесення цього рішення,
- проти помилок або порушень, здійснених протягом змагання з питань відповідності (невідповідності) автомобіля вимогам або класифікації, встановлених 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 15 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 – 5000 грн.

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:

- 3000 грн за перевірку однієї з частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система тощо), яка не потребує розбирання агрегату;
- 5000 грн за перевірку однієї з частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система тощо), яка потребує розбирання агрегату.

69.4. ВИТРАТИ

- 69.5.1.** Витрати, пов'язані з роботою та транспортуванням 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.

69.5. АПЕЛЯЦІЯ

Внесок при поданні апеляції в Апеляційний Суд КАС FAU – 8000 грн.

Внесок при поданні апеляції у FIA – 6000 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. Промоутер 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 Промоутера 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 має бути проведено згідно Програми змагань за попередніми результатами, що не враховують результати заключного технічного огляду, але не пізніше, ніж через годину після фінішу першого автомобіля, що змагається. За умови невідповідності остаточних результатів попереднім, учасники змагань, які неправомірно отримали нагороди та дипломи, повинні повернути їх Промоутеру.

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 інших регламентуючих документів 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.

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 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 Промоутера
 - 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 Центру Контролю ралі
 - 2.10 Уповноважена Директором особа керівника ЦКР
 - 2.11 Розташування Парку сервісу
 - 2.12 Розташування Закритого Парку
 - 2.13 Розташування Медіа-центру
 - 2.14 Основні GPS-координати

- 3. Програма ралі (вказує місце проведення заходу в хронологічному порядку, дати та час)**
 - 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 Промоутером
 - 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 першого дня
 - Урочистий старт *
 - Старт ралі, час та місце
 - Час публікації порядку старту другого 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, прізвищ та національних прапорів учасників та стартових номерів, а також штрафу за їх відсутність.

7. Шини *

Умови використання шин під час змагання та ознайомлення.

7. Пальне*

Умови використання пального.

8. Ознайомлення

Регламентация реєстрації на ознайомлення, розкладу та правил ознайомлення, а також швидкісного режиму під час ознайомлення.

9. Адміністративні перевірки

Умови перевірок, а також перелік документів, які мають бути представлені.

10. 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.

11. Інші процедури

Опис процедур урочистих старту та фінішу, процедур старту та рестарту, умов роботи зон Регрупування, Віддаленого Сервісу/дозаправки, Закритого та Сервісного парків, а також будь-яких спеціальних процедур, передбачених Промоутером.

12. Ідентифікація офіційних осіб

Опис способу, у який будуть ідентифіковані офіційні особи.

13. Призи

Перелік фінальних класифікацій, які буде встановлено у змаганні, та особливості процедури нагородження.

14. 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 Промоутерів, включаючи останні постанови щодо комбінезонів, шоломів та будь-яких інших вимог безпеки.

ДОДАТОК III. БЕЗПЕКА НА РАЛІ

Застосування наступних правил є обов'язковим (але не вимагає їх включення у Додатковий регламент ралі). Промоутер повинен забезпечити додаткові заходи для покращення безпеки. Промоутер 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:

- поліції (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, позначені Промоутером, 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;
- максимальний час, необхідний керівництву ралі для прийняття рішення з моменту отримання інформації, та службам спасіння для прибуття до міста аварії у будь-яку точку СД (ССД), який має бути в діапазоні від 7 до 15 хвилин (час реагування);
- дії у разі аварії чи появи сигналу «SOS» у процесі GPS моніторингу екіпажів з урахуванням часу реагування;
- 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 змагань-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 повинно 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 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 Промоутер 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 позбавляти глядачів бажання подорожувати між Спеціальними Ділянками.
- 2.2.3. Ознайомлення екіпажів з трасою ралі вважається чинником безпеки ралі.

2.2.4. Автомобілі Промоутера, 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. Ця процедура при необхідності може повторюватися кілька разів.

2.3 КОНТРОЛЬ ЗА ГЛЯДАЧАМИ

2.3.1. Промоутер, 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 Промоутера з зображенням картатого прапора на бортах («мітли»).

2.3.3. Інструкції з безпеки повинні видаватися глядачам на шляхах підходу 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 Промоутера і органів МВС (поліція, військові і т. ін.). Судді перекриття (маршали траси) повинні пройти відповідний інструктаж для належного виконання, покладених на них, обов'язків і бути одягненими у спеціальні легко помітні жилети.

2.4 СЕРВІСНІ ЗОНИ

Якщо в зони сервісу допускаються глядачі, Промоутер 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 дискваліфікації.

У разі ДТП необхідно повністю дотримуватися законодавства України стосовно дій при ДТП (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 поліції. 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 ПРОМОУТЕРА

2.7.1. Промоутер 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 оснащеним 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 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, які 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 звіряти свій час з суддівськими годинниками.
- 2.7.4.** Інформаційні автомобілі Промоутера, 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. Ця процедура при необхідності може повторюватися кілька разів.
Кожен Промоутер 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 (повинні) бути оснащений (оснащені) відповідними панелями згідно ст. 2.7.2. з зображенням картатого прапора.
- 2.7.5.** Автомобілі безпеки повинні бути серійними.

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 Промоутера (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:
- один 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:

- один автомобіль швидкої медичної допомоги;
- один 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, відстань 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 відстані меншій, ніж 15 км від траси СД, якої це торкається, або: **б)** на старті СД повинні знаходитися:

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

Якщо ці автомобілі розташовані в Парку сервісу, кількість автомобілів кожного виду має бути подвоєна, аби у разі виїзду одного з них на виклик, другий міг залишатися напоготові.

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:

- один автомобіль швидкої медичної допомоги (а+б+д+ж)
- один 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, поліцією 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 СД.
- 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 червоних прапорів, застосовується наступна процедура:
- 3.2.4.1.** На кожному пункті радіозв'язку повинен знаходитися один червоний прапор (пункти розташовуються приблизно через кожні п'ять км).
- 3.2.4.2.** Червоний прапор показується екіпажам виключно за вказівкою директора ралі (уповноваженого заступника). Червоний прапор має право показувати тільки маршал в яскравому жовтому жилеті з зображенням символу радіозв'язку. Час початку показу червоного прапора повинен бути записаний і повідомлений Спортивним Комісарам директором ралі.
- 3.2.4.3.** При проїзді червоного прапора екіпаж повинен негайно знизити швидкість і слідувати інструкціям суддів перекриття траси або водіїв автомобілів безпеки, яких вони зустрінуть. Червоні 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 червоний прапор, записують штучно підрахований час проїзду СД, відповідно до процедури ст. 47 Загального регламенту Чемпіонату України з ралі.
- 3.2.4.5.** Інші прапори, окрім червоного, 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 п'ять 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 попереджувальний знак.
- 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. Промоутер повинен описати в Плані безпеки процедуру стеження за автомобілями і повинен детально описати порядок дій у разі пропажі екіпажу.
- 3.3.6 З метою забезпечення безпеки та дотримання правил дорожнього руху та діючого Регламенту Чемпіонату України з ралі при проходженні траси змагань екіпажами, є обов'язковим використання GPS моніторингу для кожного автомобіля, що змагається. Дані повинні надходити у Центр Контроля Ралі, який розташовується у Штабі ралі, в окремому облаштованому оргтехнікою та швидкісним інтернетом приміщенні та керується безпосередньо Директором змагання (уповноваженою особою – заступником Директора ралі). Тільки він має право прийняти рішення та надати команду безпосередньо відповідним службам для початку запровадження процедур безпеки на СД.

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 звороті 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 ст. 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.
- 3.4.6 Кожна Дорожня книга має містити окремий аркуш формуляра сходу з дистанції, що заповнюється екіпажем і містить наступну інформацію – чи потребують члени екіпажу невідкладної медичної допомоги у місці сходу з дистанції, а також інформацію про те, яким чином можна зв'язатися з екіпажем у день сходу.
- 3.4.7 Екіпажі, які потрапили в аварію внаслідок зіткнення з перешкодою, жорсткого приземлення після стрибку або перекиду транспортного засобу, мають обов'язково бути оглянуті лікарем змагань не пізніше, ніж у день аварії.

ПРИКЛАД – ПРОЦЕДУРА БЕЗПЕКИ У РАЗІ АВАРІЇ

- 1) Всі учасники повинні бути ознайомлені зі ст. 48 «Безпека учасників ралі» Загального регламенту Чемпіонату України з ралі і ст. 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 найближче перехрестя 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 Промоутера 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 Промоутера є безпека глядачів і екіпажів, що приймають участь в ралі, безпека офіційних осіб також дуже важлива. Промоутер повинен переконатися, що виконання прямих обов'язків офіційними особами не ставить під загрозу їх безпеку. Промоутер має також переконатися, що офіційні особи відповідним чином підготовлені у цьому відношенні.

5. ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДО ПРОМОУТЕРІВ ЗМАГАНЬ

5.1. ЗАГАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

Всі етапи Чемпіонату України відрізняються між собою. Кожен Промоутер повинен адаптувати заходи безпеки до рельєфу місцевості, традицій та особливостей місцевих глядачів. Промоутер 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.

Промоутер 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. Промоутер та 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, вноситься 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 Промоутера, що не врахував рекомендацій Делегата безпеки FAU.

ДОДАТОК IV. ВОДІІ ПРІОРИТЕТУ FAU НА 2021 РІК

Місце	Прізвище, ім'я	Місто	Результат
1	САЛЮК Олександр	Київ	Чемпіонат України з ралі 2020 року Перше місце (абсолютний залік)
2	КОРЗУН Антон	Київ	Чемпіонат України з ралі 2019 року Перше місце (абсолютний залік) Чемпіонат України з ралі 2020 року Третє місце (абсолютний залік)
3	ЛОХМАН Денис	Боярка Київська обл.	Чемпіонат України з ралі 2020 року Друге місце (абсолютний залік)
4	ХОМІЦЬКИЙ Юрій	Київ	Чемпіонат України з ралі 2019 року Друге місце (абсолютний залік)
5	КОЗЛОВ Олександр	Київ	Чемпіонат України з ралі 2019 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 осі 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 закріплене. 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.

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 ст. 67 Загального регламенту Промоутери 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 допущених екіпажів з вказаним часом старту першого автомобіля;
- надання схем СД, схеми розташування об'єктів ралі та місць для роботи представників ЗМІ;
- надання графіку руху транспорту для 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 бездротовий доступ до мережі Інтернет (Wi-Fi). Бажано, аби швидкість Wi-Fi дозволяла завантаження великих за розміром файлів, зокрема фото- та відео-матеріалів.

Доступ представників ЗМІ в приміщення прес-центру має здійснюватись виключно за офіційними перепустками (бейджами), отриманими ними під час акредитації.

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 складових частин.

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 Промоутера 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 бейджю. 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 ст. 16.2. цього Регламенту. Інформаційний сайт має бути відкрито щонайпізніше за один місяць до старту ралі. Як виняток, по узгодженню з FAU, офіційна сторінка етапу Чемпіонату може бути відкрита на сайтах FAU, 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 Промоутером.
- 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 Промоутера 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 Промоутер повинен щонайменше за місяць до початку змагання забезпечити його анонсування на місцевому радіо, телебаченні, в пресі та за допомогою 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. Промоутери 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 Промоутера етапу;
- емблема FAU, емблема Промоутера 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 чотири сторінки формату А4 або вісім сторінок формату А5 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 Промоутера 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 змагання. Також бажано вказувати в акредитаційній формі контактні дані особи, близької до представника ЗМІ, з якою зв'язуватиметься прес-аташе ралі в разі нещасного випадку, учасником якого може стати даний представник.

Промоутер Чемпіонату (за наявності) або Комітет ралі FAU може запровадити процедуру єдиної сезонної акредитації, дійсної на всіх змаганнях-етапах Чемпіонату. В такому випадку, процедура акредитації має бути належним чином формалізована та узгоджена з Промоутерами змагань.

5.2. ОСОБИСТА АКРЕДИТАЦІЯ

Навіть у випадку, коли процедура попередньої акредитації ЗМІ здійснюється за допомоги електронної пошти або Інтернет-сайту Промоутера, 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 Промоутер 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

Промоутер 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.

Промоутер повинен довести до відома кожного, кого це стосується, в тому числі 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

Промоутером повинні бути проведені, щонайменше дві офіційні прес-конференції (передстартова і заключна). Промоутер 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 Промоутером таким чином, щоб не заважати всім задіяним у них учасникам ралі, офіційним особам та представникам ЗМІ виконувати інші обов'язки під час ралі. В окремих випадках прес-конференція може мати вигляд публічного спілкування та проводитись безпосередньо в місці проведення церемоній відкриття змагання або нагородження переможців ралі.

Рекомендована присутність на всіх прес-конференціях діючих спортсменів та/або ветеранів спорту, принцип відбору та спосіб запрошення яких залишається на розсуд Промоутера.

7.1. ПЕРЕДСТАРТОВА ПРЕС-КОНФЕРЕНЦІЯ

В передстартовій прес-конференції можуть брати участь представники державних установ, офіційні особи ралі, переможці ралі попередніх років та інші особи на розсуд Промоутера. Якщо на передстартову прес-конференцію запрошено членів екіпажів-учасників змагання, вони мають бути повідомлені про це щонайменше за шість годин до початку прес-конференції за допомогою Бюлетеня, випущеного Промоутером. 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 Промоутера. 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 Промоутера. 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 Промоутеру рекомендовано заздалегідь врахувати положення сонця під час запланованих церемоній та розташувати стартовий та фінішний подіуми таким чином, аби автомобілі (пілоти) в'їжджали (входили) на них проти сонця.

8.2. ЦЕРЕМОНІЯ ВІДКРИТТЯ

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 Промоутера. Розклад та місце церемонії повинні бути означені в Додатковому регламенті ралі та в інформаційних матеріалах про змагання.

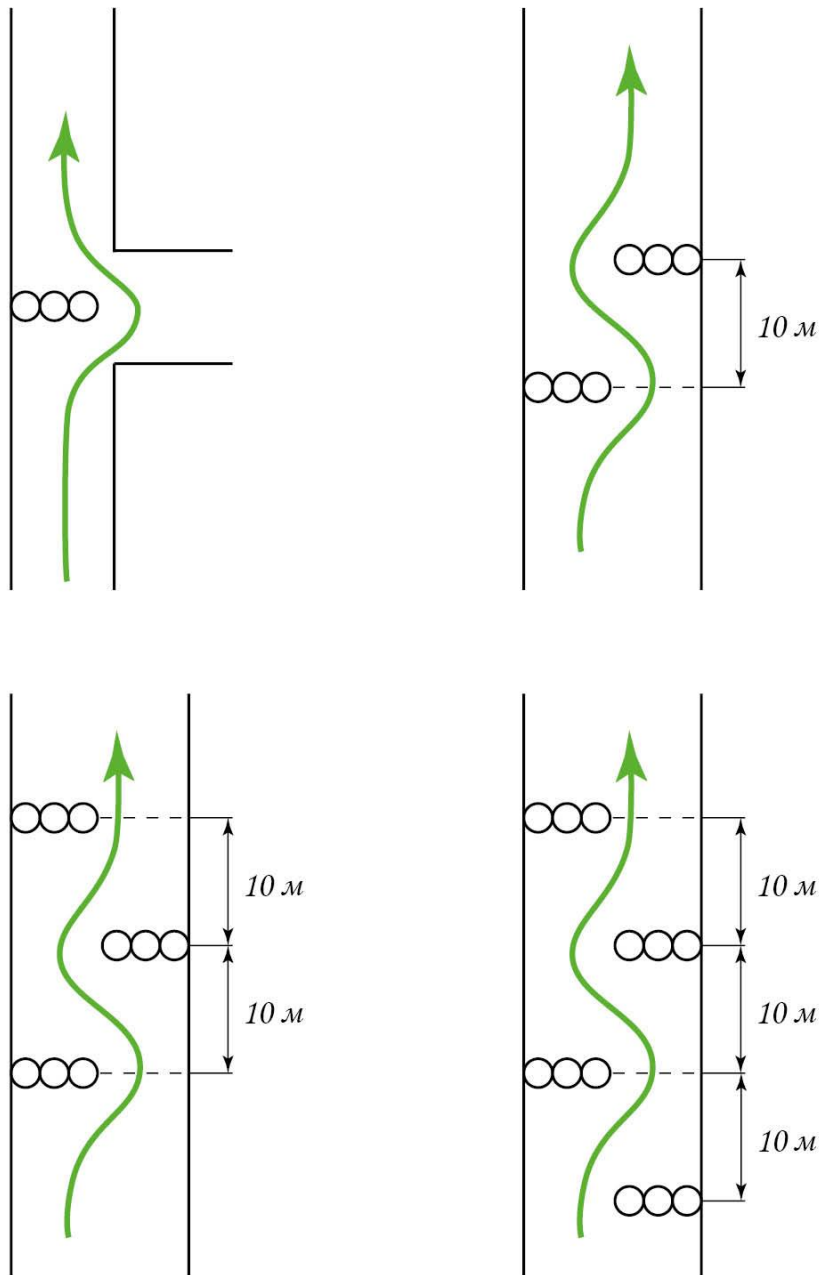
8.3. ЦЕРЕМОНІЯ НАГОРОДЖЕННЯ

Час, місце і процедура прибуття для нагородження учасників змагання встановлюється у Додатковому регламенті та Програмі змагання. При цьому Промоутери 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 Промоутера може бути організовано урочистий прийом на честь переможців змагання того самого вечора. Це повинно бути відображено в Додатковому регламенті.

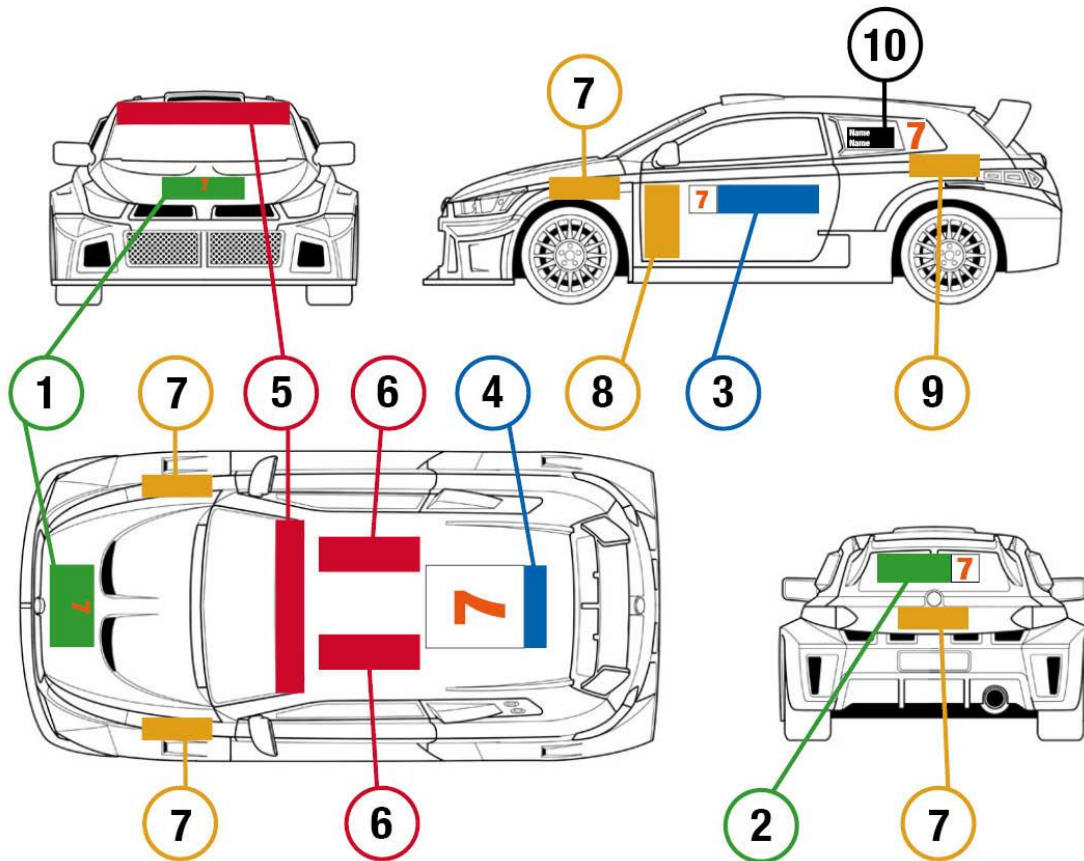
Нагородження переможців змагання може проводитися згідно Програми змагань за попередніми результатами, що не враховують результати заключного технічного огляду та/або можливих протестів та апеляцій.

ДОДАТОК VII. ВАРІАНТИ РОЗМІЩЕННЯ РЕТАРДЕРА



Матеріал, з якого буде побудовано ретардер, та його фізичні розміри повинні бути визначені у Додатковому Регламенті змагання. Схема проїзду ретардера повинна бути чітко відображена в Дорожній книзі.

Відстань між двома послідовними елементами ретардера має складати щонайменше 10 м та щонайбільше 15 м.



I. ОФІЦІЙНІ НАКЛЕЙКИ

Символіка ралі

1. 43 x 21,5 см (на передньому капоті) – офіційна передня наклейка (емблема ралі) з урахуванням стартового номеру

2. 30 x 10 см (ззовні заднього вікна) – офіційна задня наклейка

Прізвища і прапори

10. Місце розміщення прізвищ членів екіпажу і їх національних прапорів

II. ОБОВ'ЯЗКОВА РЕКЛАМА ПРОМОУТЕРА ЗМАГАННЯ

3. 67 x 17 см (на передніх дверях а/м) з урахуванням стартового номера

4. 52 x 50 см (на даху а/м) з урахуванням стартового номера

III. ОБОВ'ЯЗКОВА РЕКЛАМА ПРОМОУТЕРА ЧЕМПІОНАТУ (за наявності)

5. 115 x 10 см (на лобовому склі а/м) з урахуванням емблем FAU та Чемпіонату України по кутах

6. 20 x 40 см (на даху а/м)

IV. НЕОБОВ'ЯЗКОВА РЕКЛАМА

7. 30 x 15 см (на передніх крилах а/м по обидва боки та на задньому багажнику)

8. 40 x 20 см (на передніх дверях а/м по обидва боки)

9. 20 x 40 см (на задніх крилах а/м по обидва боки)

ДОДАТОК ІХ. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ АВТОМОБІЛІВ НАЦІОНАЛЬНИХ КЛАСІВ**1. КЛАСИ**

1.1. До участі в змаганнях Чемпіонату України з ралі допускаються автомобілі таких національних класів:

1.1.1. **OPEN** – легкові автомобілі з повним приводом, або приводом на одну вісь, з об'ємом двигуна до 4000 см³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог для класу OPEN згідно з даним Додатком.

1.1.2. **4WD OPEN** – легкові автомобілі з повним приводом з об'ємом двигуна до 4000 см³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог для класу 4WD OPEN згідно з даним Додатком.

- які мають діючу омологацію

- не були омоологовані, не відповідають діючій омологації, але відповідають цим технічним вимогам для національних класів.

1.1.3. **2WD OPEN** – легкові автомобілі з приводом на одну вісь, з об'ємом двигуна до 3500 см³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог для класу 2WD OPEN згідно з даним Додатком.

1.1.4. **2WD** – легкові автомобілі з приводом на одну вісь, з об'ємом двигуна до 2000 см³ включно, підготовлені відповідно до технічних вимог для класу 2WD згідно з даним Додатком.

1.1.5. **CROSS COUNTRY** – T1, T2 (позашляховики), T3 (UTV) та вантажні автомобілі ГАЗ, що підготовлені відповідно до технічних вимог згідно з даним Додатком. (п.24, 25, 26 Даного Додатку)

2. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ АВТОМОБІЛЯ OPEN, 4WD OPEN, 2WD OPEN та 2WD

2.1. До участі у змаганнях допускаються легкові автомобілі з закритим кузовом, що мають щонайменше двоє дверей, та конструкція яких передбачала щонайменше чотири місця для сидіння.

2.2. Усі автомобілі повинні відповідати загальним правилам для груп N, A та R-GT (стаття 252 Додатку «J» до МСК FIA).

2.3. Автомобілі повинні відповідати омологаційній формі FIA та вимогам безпеки FIA (стаття 253 Додатку «J» до МСК FIA) або положенням даного Додатку.

2.4. В будь який момент змагання вага автомобіля з діючою омологацією FIA має її відповідати (відносно ваги та розміру рестриктора).

Всі автомобілі національних класів повинні відповідати вимогам статті 255 п.4. Додатку J МСК FIA (п. 21 даного Додатку).

2.5. Максимальна ширина автомобіля (без врахування дзеркал) – не більше 1820 мм для класу «2WD», та не більше 2000 мм для класів «OPEN», «4WD OPEN» та «2WD OPEN».

3. ДВИГУН. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

3.1. Максимальний приведений об'єм двигуна не може перевищувати розмір встановлений для відповідного класу.

3.2. Дозволяється використання двигунів, відмінних від виробника кузова, для усіх класів, окрім класу «2WD».

3.3. Для класу «2WD» виробник двигуна має відповідати виробнику кузова. Винятково для автомобілів ZAZ дозволяється використання двигунів VAZ.

3.4. Для класу «OPEN» підготовка двигуна обмежується тільки вимогами цього Додатку.

3.5. Для решти класів дозволяється підготовка двигуна згідно вимог ст. 255 Додатку «J» до МСК FIA.

- 3.6. Дозволяється встановлення поршнів ремонтного розміру за умови відповідності п. 3.1 цього Додатку.
4. **СИСТЕМА ЗМАЩУВАННЯ ДВИГУНА**
Система змащування двигуна не обмежується.
5. **СИСТЕМА ОХОЛОДЖЕННЯ ДВИГУНА**
Система охолодження двигуна не обмежується.
6. **СИСТЕМА ВЕНТИЛЯЦІЇ КАРТЕРА ДВИГУНА**
Система вентиляції картера двигуна не обмежується, за умови, що вона буде закритого типу.
7. **СИСТЕМА ЖИВЛЕННЯ ДВИГУНА**
Система живлення двигуна не обмежується, за винятком:
- 7.1. Фільтруючий елемент для повітря може бути вільної конструкції та має бути промислового виробництва. Через цей фільтруючий елемент повинно проходити все повітря, що подається в циліндри двигуна згідно ст.255 п.5.1.8 додатку J до МСК ФІА.
- 7.2. На розсуд учасника дозволяється додаткова система забору повітря через капот або переднє крило, згідно малюнку 255-13 додатку J до МСК ФІА.

Атмосферні двигуни:**7.3. Для автомобілів класу «2WD»:**

- 7.3.1. Оснащення двигунів турбонагнітачами заборонено.
- 7.3.2. Для двигунів, які оснащені карбюраторами, дозволяється використання декількох карбюраторів. При цьому загальна кількість дифузорів у всіх карбюраторах не може бути більше чотирьох, а внутрішній діаметр будь-якого дифузора не може бути більше, ніж 40 мм.
- 7.3.3. Для двигунів з робочим об'ємом до 1630 см³ дозволено використання системи впорскування з однією дросельною заслінкою за умови, що двигун має не більше чотирьох циліндрів та чотирьох клапанів на циліндр.
- 7.3.4. Для двигунів з робочим об'ємом до 1430 см³ дозволено використання системи впорскування, що має не більше ніж 4 дросельних заслінки за умови, що двигун має не більше чотирьох циліндрів та не більше двох клапанів на циліндр.
- 7.3.5. Максимальний внутрішній діаметр дросельної заслінки, при використанні одного дроселя має бути не більше 65 мм., при використанні двох і більше дроселів – 45 мм. для кожного дроселя.

7.4. Для автомобілів класу «2WD OPEN»:

- 7.4.1. Для двигунів, які оснащені карбюраторами, дозволяється використання декількох карбюраторів. При цьому загальна кількість дифузорів у всіх карбюраторах не може бути більше чотирьох, а внутрішній діаметр будь-якого дифузора не може бути більше, ніж 40 мм.
- 7.4.2. Для двигунів об'ємом до 2000 см³ дозволяється система впорскування щонайбільше з чотирма, а для двигунів з об'ємом від 2000 см³ до 3500 см³ – щонайбільше з шістьма дросельними заслінками.
- 7.4.3. Максимальний внутрішній діаметр дросельної заслінки для атмосферних двигунів, при використанні одного дроселя має бути не більше 80 мм, при використанні не більше чотирьох дросельних заслінок – не більше 45 мм для кожного дроселя, при використанні не більше шести дросельних заслінок – не більше 60 мм для кожного дроселя.

7.5. Для автомобілів класу «OPEN», «4WD OPEN»:

- 7.5.1. Для двигунів, які оснащені карбюраторами, дозволяється використання декількох карбюраторів. При цьому загальна кількість дифузорів у всіх карбюраторах не може бути більше чотирьох, а внутрішній діаметр будь-якого дифузора не може бути більше, ніж 40 мм.
- 7.5.2. Для двигунів об'ємом до 4000 см³ дозволяється система впорскування щонайбільше з шістьма дросельними заслінками.
- 7.5.3. Максимальний внутрішній діаметр дросельної заслінки для атмосферних двигунів, при використанні одного дроселя має бути не більше 80 мм, при використанні не більше чотирьох дросельних заслінок – не більше 45 мм для кожного дроселя, при використанні не більше шести дросельних заслінок – не більше 60 мм для кожного дроселя

Двигуни, оснащені турбонагнітачем:

7.6. Для автомобілів класу «2WD OPEN», «4WD OPEN» та «OPEN»:

- 7.6.1. Для двигунів оснащених турбонагнітачем, обов'язкове встановлення обмежувача повітря («Рестриктора») з максимальним внутрішнім діаметром не більше 34 мм для бензинових двигунів, та не більше 37 мм для дизельних двигунів.
- 7.6.2. Дозволяється використання двигунів обладнаних не більше ніж двома послідовними турбонагнітачами. При цьому, повітря в двигун має потрапляти виключно через вхід першого турбонагнітача, що обладнаний рестриктором відповідного діаметру.
- 7.6.3. У випадку застосування двигуна з двома паралельними турбонагнітачами, кожен турбонагнітач повинен бути обладнаний рестриктором з максимальним внутрішнім діаметром не більше 24,0 мм для бензинових двигунів, та не більше 30 мм для дизельних двигунів.
- 7.6.4. У випадку, якщо вхід для повітря в турбонагнітач має діаметр менший ніж діаметр відповідного рестриктора, дозволяється його механічна обробка, але виключно для встановлення рестриктора. При цьому, повітря має потрапляти в двигун виключно через рестриктор.
- 7.7. Для всіх класів допускається встановлення не більше двох бензонасосів будь-якого виду.

8. СИСТЕМА ЗАПАЛЮВАННЯ

Система запалювання не обмежується

9. СИСТЕМА ВИПУСКУ ГАЗІВ.

Система випуску газів не обмежується, за винятком:

- 9.1. Максимальний внутрішній діаметр вихлопної труби не повинен перевищувати **76,2 мм +/- 0,2мм**.
- 9.2. Система випуску повинна закінчуватися за задньою віссю автомобіля.
- 9.3. Рівень шуму випуску повинен відповідати вимогам ст. 252 п. 3.6 Додатку J МСК FIA, а саме: не повинен перевищувати 103 dBA при частоті обертання двигуна 3500 об/хв. для бензинових двигунів і 2500 об/хв. - для дизельних.
- 9.4. Якщо рівень шуму не перевищує допустимого рівня, наявність таких елементів системи випуску, як глушник та каталізатор, не є обов'язковим.

10. ТРАНСМІСІЯ. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

- 10.1. Трансмсія автомобіля не обмежується. Дозволяється побудова автомобіля з повним приводом на базі автомобіля з переднім або заднім приводом.
- 10.2. Передаточні числа в коробці передач та редукторах не обмежуються.

- 10.3.** Дозволяється використання як активних, так і суто механічних редукторів.
Дозволяється відключення керування активною частиною.
- 10.4. Вводяться окремі обмеження для вузлів трансмісії, а саме:**
- 10.4.1. ЗЧЕПЛЕННЯ**
- 10.4.1.1. Для автомобілів класу «2WD» дозволяється використання тільки однодискових зчеплень.
- 10.4.1.2. Для автомобілів класів «2WD OPEN», «4WD OPEN» та «OPEN» дозволяється використання однодискових та багатодискових зчеплень.
- 10.4.1.3. Для всіх класів дозволяється використання композитних дисків зчеплення.
- 10.4.2. КОРОБКА ПЕРЕДАЧ**
- 10.4.2.1. Для автомобілів класу «2WD» дозволено використання виключно коробки переміни передач (КПП) з Н-образним механізмом вибору.
- 10.4.2.2. Використання секвентального механізму перемикачів передач для автомобілів класу «2WD» заборонено.
- 10.4.3. ПРИВІД КОЛІС**
- 10.4.3.1. Трансмісійні вали (приводи) – довільні.
- 11. ПІДВІСКА**
- 11.1.** Геометрія ходової частини довільна.
- 11.2.** Дозволяється використання підрамників та важелів підвіски трубчатої конструкції, в тому числі самостійного виробництва.
- 11.3.** Дозволяється посилення точок кріплення підвіски шляхом додавання матеріалу.
- 11.4.** Дозволяється перенесення верхніх опор стійок, з відповідним їх підсиленням.
- 11.5.** Конструкція підвіски, її вузли та деталі не обмежуються, за винятком:
- 11.5.1.** Амортизатори не обмежуються за умови, що на кожне колесо буде не більше одного амортизатора.
- 12. РУЛЬОВЕ УПРАВЛІННЯ**
- 12.1.** Рульове управління не обмежується. Дозволяються для використання автомобілі як з лівим, так і з правим розташуванням керма.
- 13. КОЛЕСА**
- 13.1.** Диски та шини мають використовуватись згідно вимог FIA та ст.64 цього Регламенту.
- 13.2.** У випадку заводського кріплення коліс болтами, дозволяється замінити його на кріплення шпильками з гайками, за умови, що кількість точок кріплення та діаметр різьбових деталей залишаться незмінними.
- 13.3.** Колія не обмежується. Дозволяється застосування проставок коліс.
- 13.4.** Заборонено встановлення на дисках коліс будь-яких аеродинамічних пристроїв.
- 13.5.** Верхня частина комплектного колеса повинна бути накрита кузовом та не виходити за його габарити.
- 14. ГАЛЬМІВНА СИСТЕМА**
- 14.1.** В будь-якому випадку і в будь-який момент змагання гальмівна система, що використовується, має бути в робочому стані та мати можливість зупинити спортивний автомобіль.
- 14.2.** Конструкція гальмівної системи, її вузли та деталі не обмежуються, за винятком:
- 14.2.1.** На кожне колесо може бути встановлено не більше одного виконуючого гальмівного механізму.
- 14.2.2.** Кількість поршнів в передньому гальмівному механізмі не обмежується, в задньому – не більше чотирьох.

- 14.2.3. Зовнішній діаметр гальмівних дисків для передніх та задніх коліс не може перевищувати 368 мм для асфальтового (бетонного) покриття дороги, та 304 мм – для іншого покриття.
- 14.2.4. Баланс гальмівних сил між передньою та задньою віссю може встановлюватись водієм за допомогою ручного регулювання тиску в задньому гальмівному контурі.

15. ЕЛЕКТРИЧНЕ ОБЛАДНАННЯ

- 15.1. Конструкція електричного обладнання, його вузли та деталі не обмежуються, за винятком:
- 15.1.1. Головний вимикач електричного обладнання повинен відповідати вимогам FIA (пп. 13 та 7.2.3. ст. 253 Додатку «J» МСК FIA).
- 15.1.2. Електричний бензонасос повинен працювати тільки разом з працюючим двигуном та під час запуску двигуна.
- 15.1.3. Наявність засобів проти запотівання лобового скла (обігрівач салону та/або електричний підігрів лобового скла) є обов'язковим.
- 15.2. Зовнішні світлові прилади автомобіля – згідно ПДР. Виробники зовнішніх світлових приладів – довільні.
- 15.3. Дозволяється монтаж щонайбільше шести додаткових фар на бампері та/або капоті автомобіля. Верхній край додаткової фари не може розміщуватися вище ніж верхній край панелі приладів.
- 15.4. Дозволяється перенос АКБ зі штатного місця при дотриманні вимог п. 5.8.3 ст. 255 Додатку «J» до МСК FIA.
- 15.5. Дозволяється використання проводки автомобіля самостійного виробництва. При цьому принципова схема проводки може відрізнятися від схеми заводу-виробника моделі автомобіля.
- 15.6. Блок керування двигуном – без обмежень.
- 15.7. Блок керування міжвісьовим диференціалом – без обмежень.
- 15.8. Система збору даних – без обмежень.
- 15.9. В разі використання онборд-камери її установка має відповідати ст 253 п.2 Додатку «J» МСК FIA редакції 2021р.

16. МАГІСТРАЛІ ТА ТРУБОПРОВОДИ

- 16.1. Дозволяється зміна всіх магістралей та трубопроводів згідно вимогам п. 3 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA.
- 16.2. 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.
- 16.3. Всі трубопроводи і магістралі повинні бути надійно закріплені та захищені від протирання.

17. КУЗОВ. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

- 17.1. Зовнішні загальні лінії кузова можуть змінюватись по наступних деталях:
- 17.1.1. форма та матеріал передніх та задніх бамперів;
- 17.1.2. форма та матеріал кришки багажника, капоту, передніх та задніх крил;
- 17.1.3. змінні аеродинамічні пристрої (спойлери, накладки порогів);
- 17.1.4. устаткування для контролю та комфорту (люк в даху, допоміжні фари, ручки дверей, зовнішні дзеркала).
- 17.2. В капоті та кришці багажника дозволяється вирізання отворів та свердлення підсилювачів. Додаткові отвори в капоті повинні бути закриті дровою сіткою. Рекомендований розмір ячейки 10 мм. Видалення підсилювачів заборонено.

- 17.3. 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 автомобілів WRC, що мають діючу омологацію).
- 17.4. Видалення заводських підсилювачів бокових дверей та/або вирізання їхніх внутрішніх панелей заборонено.
- 17.5. Невикористовувані елементи кріплення (наприклад, для запасного колеса), розташовані на кузові можуть бути видалені, якщо вони не є елементами кріплення для механічних частин, які не можуть бути перенесені або зняті.
- 17.6. Присутність зовнішніх дзеркал заднього виду обов'язкова. Форма дзеркала заднього виду довільна, однак кожне із дзеркал повинно мати поверхню площиною не менше 90 см².
- 17.7. 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.
- 17.8. Для уникнення руйнування та розкидання осколків скла у випадках аварії, скляні вікна повинні бути покриті прозорою та безбарвною запобіжною плівкою.
- 17.9. Дозволяється заміна бокового та заднього віконного скла на литий полікарбонат товщиною не менше 4 мм з припуском +/- 0,25 мм. За вимогою Технічного комісара мають бути надані документи на матеріал вікон, що підтверджують його характеристики.
- 17.10. Для лобового скла повинно використовуватися безпечне скло згідно ПДР.
- 17.11. Дозволяється заміна оригінальних підкрилків на аналогічні з еластичного матеріалу, або алюмінієвого листа, які не повинні виконувати додаткових функцій.
- 17.12. «Бризговики» повинні відповідати вимогам Додатку «J» МСК FIA ст.252.7.7.
- 17.13. Для захисту автомобільних вузлів та агрегатів, в тому числі для закривання порожнин від попадання снігу, води та бруду, можливе застосування додаткових захисних пристроїв.
- 18. ОБЛАДНАННЯ КУЗОВА**
- 18.1. Внутрішнє обладнання кузова не обмежується. Повинна бути забезпечена наявність та робота систем вентиляції та опалення кузова.
- 19. ОБЛАДНАННЯ БЕЗПЕКИ**
- 19.1. Будь-який автомобіль в будь-який час змагання повинен відповідати усім вимогам безпеки ст. 253 Додатку «J» МСК FIA.
- 19.2. 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.
- 19.3. Сидіння та їх кріплення повинні відповідати вимогам FIA (п. 16 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA). Якщо для даного типу кузова існувала омологація та форма VO щодо кріплення сидінь – дозволяється їх використання. Сидіння, омологовані відповідно до вимог FIA, можуть використовуватись протягом чотирьох років після закінчення терміну використання, за умови відсутності на них пошкоджень механічного чи хімічного характеру.
- 19.4. Ремені безпеки повинні відповідати вимогам FIA (п. 6 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA), можуть використовуватись протягом чотирьох років після закінчення терміну використання, за умови відсутності на них пошкоджень механічного чи хімічного характеру.
- 19.5. З дотриманням вимог безпеки всі автомобілі повинні бути обладнані ручними вогнегасниками сумарною масою не менше, ніж 6 кг, які мають бути закріплені в

салоні автомобіля у легкодоступних місцях згідно вимог Додатку J до МСК FIA, або, при бажанні, системи пожежогасіння, та додатково до неї 2 кг ручних вогнегасників. Рекомендовано встановлення систем пожежогасіння згідно вимог FIA (п. 7 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA).

20. ПАЛИВНИЙ БАК

20.1. Паливний бак для всіх класів повинен бути стандартним (незалежно від виробника автомобіля) або омологованим FIA і відповідати вимогам до FT3 або SFI баків. У разі закінчення терміну придатності на бак FT3, дозволяється його використання протягом чотирьох років після дати закінчення його придатності, за умови збереження цілісності, відсутності механічних пошкоджень та\або пошкоджень хімічного характеру та підтікань.

20.2. Використання саморобних паливних баків (незалежно від використаних матеріалів) ЗАБОРОНЕНО.

20.3. При використанні нижнього баку обов'язкова наявність захисту такого паливного баку знизу. Даний елемент повинен виконувати тільки захисну функцію баку та не мати жодного іншого призначення.

21. ВАГА АВТОМОБІЛЯ.

Всі автомобілі національних класів повинні відповідати вимогам безпеки згідно Додатку J МСК FIA стаття 255 п. 4 та мати мінімальну вагу відповідно до робочого об'єму двигуна згідно таблиці:

Об'єм двигуна, см ³		Мінімальна вага, кг
від	до	
	1000 см ³	720 kg
1000 см ³	1150 см ³	790 kg
1150 см ³	1400 см ³	840 kg
1400 см ³	1600 см ³	920 kg
1600 см ³	2000 см ³	1000 kg
2000 см ³	2500 см ³	1080 kg
2500 см ³	3000 см ³	1150 kg
3000 см ³	3500 см ³	1230 kg
3500 см ³	4000 см ³	1310 kg
4000 см ³	4500 см ³	1400 kg
4500 см ³	5000 см ³	1500 kg
5000 см ³	5500 см ³	1590 kg
5500 см ³		1680 kg

За винятком, що прописаний в п.4.2 статті 255 Додатку J МСК FIA:

Для повнопривідних автомобілів з атмосферними двигунами об'ємом циліндрів від 1600 до 3000 см³ чи з турбованими двигунами та обладнаних рестрикторами згідно п.5.1.8.3 статті 255 Додатку J МСК FIA та еквівалентним об'ємом циліндрів меншим або рівним 3000 см³ мінімальна вага становить 1230 кг.

Для класу **4WD OPEN** - мінімальна вага - 1310 кг.

22. КЛАС «2WD»

22.1. Автомобілі класу «2WD» об'ємом двигуна до 1630 см³ мають відповідати всім вимогам даного Додатку.

22.2. Автомобілі класу «2WD» об'ємом двигуна від 1630 до 2000 см³ включно допускаються за умови:

- Не більше двох клапанів на циліндр
- Обладнані виключно синхронізованою КПП

- Всі інші вимоги відповідають загальним вимогам даного Додатку

23. КЛАС «OPEN»

В клас «OPEN» допускаються всі автомобілі, включаючи автомобілі, які не віднесені до жодного класу Чемпіонату (WRC, S2000, RGT, Rally2 (R5) і т. д.) та автомобілі групи «У», підготовлені відповідно до даних Технічних вимог. Всі автомобілі мають відповідати вимогам своєї діючої омологації щодо ваги та розміру рестриктора. Автомобілі, які не відповідають вимогам своєї омологації, повинні мати вагу не менше 1230 кг та розмір рестриктора не більше 34 мм для бензинових двигунів. (п.7.6.1. даного Додатку).

24. CROSS COUNTRY

24.1. До участі у змаганнях допускаються позашляховики груп T1, T2 з закритим кузовом, що мають щонайменше двоє дверей (технічні вимоги дивись п.24 даного Додатку), T3 (UTV, технічні вимоги дивись п.25. даного Додатку) та вантажні автомобілі ГАЗ-51/52/53 та 3307 (технічні вимоги дивись п.26. даного Додатку).

24.2. Усі автомобілі повинні відповідати загальним вимогам статей 281, 282, 283, 284, 285 Додатку «J» до МСК FIA та інших регламентуючих документів FIA для даного класу.

24.3. В будь який момент змагання, вага автомобіля з діючою омологацією FIA має їй відповідати (відносно ваги та розміру рестриктора).

Всі автомобілі національних класів (в розумінні 282 п.4 Додатку J МСК FIA та повинні відповідати вимогам статті та 285 п.4 Додатку J МСК FIA) та загальним вимогам CROSS-COUNTRY RALLY SPORTING REGULATIONS FIA.

24.4. Будь-який автомобіль в будь-який час змагання повинен відповідати усім вимогам безпеки ст. 283 Додатку «J» МСК FIA.

24.5. Каркаси безпеки повинні відповідати вимогам FIA (п. 8 ст. 283 Додатку «J» МСК FIA); можуть бути омологовані FIA для даного типу кузова автомобіля та відповідати цій омологації.

24.6. В разі використання онборд-камери її установка має відповідати ст. 283 п.2 Додатку «J» МСК FIA редакції 2021р.

25. UTV

25.1. Всі UTV повинні бути серійного виробництва та мати Технічний паспорт спортивного транспортного засобу FAU та Державну Реєстрацію транспортного засобу і страховий поліс (обов'язково).

25.2. Поняття UTV. Двомісні або чотиримісні UTV (side-by-side), які мають редуктор (редуктори), розташований у діаметральній площині, захисний каркас, мають колісну формулу 4x4 або 4x2, мають розташування двигуна в задній частині ТЗ та варіатор або механічну КПП.

25.3. Каркас безпеки повинен бути додатково обладнаний підсилювачем даху – хрестом або V-подібним підсилювачем та твердим покриттям даху, хрестом за спиною (рекомендовано), а також додатковими підсилювачами «лобового скла» (строго рекомендовано).

25.4. Екіпування членів екіпажу:

25.4.1. захисний мотошолом з захистом підборіддя або омологований закритий шолом згідно Додатку L МСК FIA Глава III та обладнаний переговорним пристроєм (бажано).

25.4.2. Захисні рукавички

25.4.3. Захисні мотоокуляри, якщо не має штатного скла на шоломі

25.4.4. Закрите взуття

- 25.4.5.** Захист шиї – обов'язково
- 25.5. Устаткування UTV.**
UTV для участі у Змаганні повинні бути обладнані і укомплектовані:
- 25.5.1.** Фара ближнього світла
- 25.5.2.** Стоп-сигнал
- 25.5.3.** Звуковий сигнал - рекомендовано
- 25.5.4.** Два бічних дзеркала заднього обзору - обов'язково
- 25.5.5.** Допускається використання тільки товарного пального.
- 25.5.6.** Не дозволяється брати на борт UTV додаткове паливо поза основним та додатковими баками. Ємність додаткового та основного баків не регламентується.
- 25.5.7.** Додатковий бак повинен мати вентиляцію та з'єднувальні елементи у вигляді фітингів тільки заводського виробництва.
- 25.5.8.** Механічний тюнінг варіатора (кік-варіатора) не регламентується.
- 25.5.9.** Варіатор повинен бути в оригінальному корпусі.
- 25.5.10.** Автомобільна медична аптечка – обов'язково.
- 25.5.11.** Порошковий вогнегасник на 1 кг мінімум - обов'язковий.
- 25.5.12.** Допускається використання додаткового баку з не металевих матеріалів, але при цьому бак повинен бути сертифіковано виробником.
- 25.5.13.** Допускається використання модифікованих або не оригінальних блоків керування системою впорскування палива
- 25.5.14.** Допускається зміна ступіні стиснення та механічна обробка каналів головки блоку циліндрів та впускного колектору.
- 25.5.15.** Встановлені додаткові турбіни та нагнітачі повинні бути тільки заводського виробництва для даної моделі UTV
- 25.5.16.** Дозволяється заміна радіатора та переніс його місця розташування, або встановлення додаткового радіатора. При цьому повинні бути передбачені захисні пристрої для запобігання попадання охолоджувальної рідини на членів екіпажу при пошкодженні радіатора
- 25.5.17.** Амортизатори – не регламентуються
- 25.5.18.** Посилення важелів підвіски – не регламентується
- 25.5.19.** Заміна трьох точкових ременів безпеки на чотирьох та п'яти точкові — строго рекомендовано
- 25.5.20.** Двері – обов'язково.
- 25.5.21.** Захисна бокова сітка – обов'язково. Вона повинна повністю максимально закривати відкритий прямокутний сектор збоку UTV. Дозволяється саморобна сітка. Рекомендовано використання кліпсового кріплення. Мінімальна ширина полоси 19 мм, мінімальний розмір комірки 25x25 мм, максимальний розмір комірка 60x60 мм.
- 25.6.** Екіпаж повинен максимально підготувати площі на транспортному засобі для розміщення обов'язкової реклами промоутера.
- 26. ВАНТАЖІВКИ**
До участі у змаганнях допускаються вантажні автомобілі ГАЗ-51/52/53 та 3307, підготовлені до участі в ралі згідно вимог LATVIJAS AUTOMOBĪĻU FEDERĀCIJAS STANDARTAUTO KOMISIJA.
- 26.1. Екіпірування членів екіпажу**
В 2021 році використання системи FHR (або будь якої іншої системи підтримки шиї) є рекомендованим.

27. ІСТОРИЧНІ РАЛІ-АВТОМОБІЛІ ТРОФЕЮ RALLY LEGENDS

27.1. До участі в Трофеї допускаються спортивні автомобілі до 31.12.1996 року випуску, що мають діючий Технічний паспорт спеціального механічного транспортного засобу для автомобільного спорту, виданий FAU, FIA або іншою ASN.

Репліки (автомобілі, що побудовані після 1996 за повною відповідністю оригіналу, з якого робилися, та відповідають вимогам безпеки згідно статті 253 Додатку «J» МСК FIA), допускаються, якщо вони відповідають прототипу, з якого робились.

27.2. Кожен автомобіль перед тим, як подати заявку на участь, має пройти попередню поглиблену технічну інспекцію та отримати дозвіл з поміткою в Технічному паспорті від офіційної особи, яка проводила огляд.

27.3. Каркаси безпеки повинні відповідати вимогам FIA (п. 8 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA), відповідність каркасу безпеки маркується в Технічному паспорті FAU для участі тільки в заліку Трофею. В випадку невідповідності каркасу безпеки цим вимогам кожен випадок має бути окремо розглянуто Технічним комісаром.

27.4. Обладнання безпеки:

27.4.1. Сидіння та їхні кріплення повинні відповідати вимогам FIA (п. 16 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA). Сидіння, омоологовані відповідно до вимог FIA, можуть використовуватись протягом шести років після закінчення терміну використання, за умови відсутності на них пошкоджень механічного чи хімічного характеру.

27.4.2. Ремені безпеки повинні відповідати вимогам FIA (п. 6 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA), можуть використовуватись протягом шести років після закінчення терміну використання, за умови відсутності на них пошкоджень механічного чи хімічного характеру.

27.4.3. З дотриманням вимог безпеки всі автомобілі повинні бути обладнані ручними вогнегасниками сумарною масою не менше, ніж 6 кг, які мають бути закріплені в салоні автомобіля у легкодоступних місцях згідно вимог Додатку J до МСК FIA, або, при бажанні, системи пожежогасіння, та додатково до неї 2кг ручних вогнегасників. Рекомендовано встановлення систем пожежогасіння згідно вимог FIA (п. 7 ст. 253 Додатку «J» МСК FIA).

27.5. Екіпіровка екіпажу має відповідати п.48.1. Загального Регламенту Чемпіонату України з ралі. Всі випадки, що не відповідають цим вимогам будуть розглянуті окремо в кожному випадку.

27.6. Використання системи FHR (або будь якої іншої системи підтримки шиї) є обов'язковим.

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 змаганнях можливе призначення двох офіцерів по зв'язку з учасниками, чії 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) Промоутеру – 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 у 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 XI. ТРОФЕЙ «RALLY LEGENDS»

В рамках Чемпіонату України з ралі 2021 року проводиться паралельний залік «Трофей «Rally Legends»» (далі Трофей).

1. Участь в Трофеї беруть автомобілі, допущені до старту згідно Технічних вимог Трофею (див. п. 27 Додатку IX до даного Регламенту), а також всі інші автомобілі, що відповідають вимогам Додатку IX Загального Регламенту ЧУ з ралі на 2021 рік, незалежно від типу приводу та робочого об'єму двигуна, які вироблені до 1996 року, що підтверджується офіційним документом (Свідоцтвом) про державну реєстрацію транспортного засобу країни реєстрації.
2. Екіпажі, що беруть участь у Трофеї, можуть одночасно брати участь в заліку відповідного залікового класі Чемпіонату України з ралі згідно п. 7.2 Загального Регламенту.
3. Якщо екіпаж бажає одночасно брати участь і в загальному заліку етапу Чемпіонату, і в заліку Трофея, він сплачує один, більший за розміром внесок.
4. Дистанція змагання для учасників Трофею повинна складати не більше 50% від дистанції змагання-етапу Чемпіонату України, не враховуючи ССД, що повинно бути вказано в Додатковому регламенті Змагання. Участь в ССД – обов'язкова.
5. Порядок старту екіпажів, які стартують виключно в заліку Трофея, встановлюється Промоутером змагання. З міркувань безпеки ці екіпажі можуть стартувати як на початку пелотону, так і в його кінці. В будь-якому випадку, якщо екіпажі Трофею стартують на початку пелотону, між ними та учасниками Чемпіонату дистанцію має пройти принаймні один автомобіль безпеки «0».
6. Нарахування очок в заліку Трофею на окремому етапі відбувається згідно таблиці (п.10.2) Загального Регламенту Чемпіонату України.
7. За підсумками кожного етапу Трофею три екіпажі, що посіли три перші місця в заліку Трофея, буде нагороджено кубками (дипломами) або іншими пам'ятними призами (відзнаками) під час загальної процедури нагородження в порядку, передбаченому Промоутером змагання.
8. Загальна класифікація Трофею за підсумками року відбувається в порядку, аналогічному порядку підрахунку залікових очок в окремому класі Чемпіонату України.