

**ЧЕМПІОНАТ УКРАЇНИ З РАЛІ  
2010 р.  
ЗАГАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ**

**ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА**

1. Загальні умови Чемпіонату
2. Визначення
3. Учасники
4. Члени екіпажів
5. Критерії для водіїв пріоритету

**ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ**

6. Автомобілі, що мають право брати участь у змаганнях
7. Класи
8. Процедура заявки
9. Заявочний внесок

**СТРАХУВАННЯ**

10. Страхове покриття

**ЧЕМПІОНАТ ТА ПРИНЦИП  
НАРАХУВАННЯ ОЧОК**

11. Вимоги до Чемпіонату
12. Нарахування очок в індивідуальному заліку Чемпіонату
13. Нарахування очок в командному заліку Чемпіонату
14. Рівність очок в Чемпіонаті

**ОФІЦІЙНІ ОСОБИ**

15. Офіційні особи та делегати
16. Процедура вибору маршруту
17. Характеристики змагання

**ДОКУМЕНТАЦІЯ, ІНФОРМАЦІЯ ТА  
РОЗКЛАДИ**

18. Загальні вимоги
19. Додатковий регламент
20. Дорожня книга (легенда)
21. Легенда сервісу
22. План безпеки
23. Карти часу
24. Книга результатів

**ІДЕНТИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛІВ**

25. Розподіл номерів
26. Номери змагань
27. Прізвища водія та штурмана

**РЕКЛАМА**

28. Реклама

**ДОРОЖНІЙ РУХ**

29. Дотримання правил руху
30. Ознайомлення

**КОНТРОЛІ**

31. Контролі – загальні вимоги
32. Контролі проходження
33. Контроль часу
34. Виключення через запізнення
35. Контролі перегрупувань

**СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ**

36. Загальні вимоги
37. Початок спеціальної ділянки
38. Фініш спеціальної ділянки
39. Пост стоп
40. Переривання СД
41. Безпека учасників ралі
42. Супер СД

**ЗАКРИТИЙ ПАРК**

43. Правила закритого парку
44. Ремонт в закритому парку

**СТАРТ ТА РЕ-СТАРТ**

45. Урочистий старт
46. Зона старту
47. Стартовий порядок та інтервали
48. Ре-старт після сходу
49. Ремонт до ре-старту

**СЕРВІС**

50. Сервіс – загальні умови
51. Парки сервісу
52. Транспортні засоби, допущені в парки сервісу
53. Злив пального з бака та заправка в парку сервісу
54. Гнучкий (ковзаючий) сервіс - 45'
55. Віддалені зони сервісу (rsz)

**ПАЛЬНЕ - ДОЗАПРАВКА**

56. Зони дозаправки та процедура
57. Пальне, що використовується

**АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ,  
РЕЄСТРАЦІЯ**

58. Реєстрація
59. Адміністративні перевірки

**ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ**

60. Загальні вимоги
61. До старту
62. Протягом ралі
63. Фінальні перевірки

**ШИНИ ТА КОЛЕСА**

64. Загальні вимоги

## **МЕХАНІЧНІ КОМПОНЕНТИ**

- 65. Двигуни
- 66. Трансмісія

## **ТЕСТ**

- 67. Тест

## **ПРЕС-ЦЕНТР**

- 68. Прес-центр етапу чемпіонату

## **ДОДАТКИ**

Додаток I	Знаки
Додаток II	Стандартні документи ФАУ
Додаток III	Безпека
Додаток IV	Водії Пріоритету
Додаток V	Шини
Додаток VI	Інформаційне забезпечення
Додаток VII	Схеми ретардерів
Додаток VIII	Розташування номерів та реклами
Додаток X	Офіцер по зв'язку з учасниками

## **РЕЗУЛЬТАТИ ТА АДМІСТРАТИВНІ ВИМОГИ ПІСЛЯ ЗМАГАННЯ**

- 69. Результати ралі
- 70. Спірні питання, протести та апеляції
- 71. Протоколи – заключна доповідь
- 72. Вручення призів ралі
- 73. Щорічне вручення призів ФАУ

---

## **ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА**

### **1. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ ЧЕМПІОНАТУ**

#### **1.1. Загальні вимоги**

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

**1.1.2.** ФАУ при необхідності вносить доповнення до цього Регламенту та повідомляє про них у Офіційних бюлетенях ФАУ. Якщо за 14 днів до старту ралі Організатором не буде отримано від ФАУ Свідоцтво Організатора на проведення змагання, з його розміщенням на офіційному сайті ралі, чи висновки Заключної інспекції з питань безпеки будуть негативними, етап буде відмінено без права перенесення на нову дату. Дозвіл і права на проведення етапу буде передано Організатору резервного етапу.

#### **1.2. Застосування**

**1.2.1.** Тільки ФАУ може дозволити окремі відхилення від положень даного Регламенту. Про будь-яке порушення цієї регламентації буде повідомлено Спортивним Комісарам, які можуть накласти пеналізацію згідно Статей 152 и 153 НСК. Будь-який випадок, що не передбачено даним Регламентом, буде вивчено Спортивними Комісарами, і тільки вони уповноважені прийняти рішення (Стаття 141 НСК).

**1.2.2.** Протягом ралі Директор змагання відповідає за застосування цього Регламенту та Додаткового Регламенту ралі. Він повинен інформувати 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, з положеннями даного Регламенту та Стандартного Регламенту змагання, діють положення даного Регламенту та Стандартного Регламенту.

### **1.3. Кількість етапів**

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

### **1.4. Граничні терміни подання заявок на проведення етапу Чемпіонату**

Заявку на проведення етапу Чемпіонату наступного року буде прийнято до розгляду, якщо її подано до **1 вересня** поточного року, крім випадків, які визнані ФАУ форс-мажором.

### **1.5. Офіційна мова**

Для всіх ралі Чемпіонату офіційною мовою має бути українська. Регламентуючі документи друкуються українською мовою для всіх етапів Чемпіонату України і додатково англійською мовою для відкритих змагань, включених у календар ФІА. У випадку виникнення будь-яких суперечок стосовно інтерпретації Регламенту тільки текст українською мовою буде взято до уваги.

### **1.6.Інтерпретація**

Тільки ФАУ уповноважений вирішувати будь-які розбіжності, що можуть виникнути при виконанні даного Регламенту.

### **1.7. Дата застосування**

Цей Регламент набирає чинності з 1 січня 2010 року

## **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 ФАУ або Спортивними Комісарами, крім можливих змін маршруту або програми ознайомлення, для чого Бюлетені можуть випускатися Директором змагання.

### **2.2. Учасник ралі**

Фізична або юридична особа, яка володіє ліцензією Учасника та має право заявити екіпаж для участі в ралі. Учасник може призначити свого Представника -володаря ліцензії учасника фізичної особи для взаємодії з Організатором та Офіційними особами ралі. Представник повинен надати письмове підтвердження власних повноважень від Учасника.

### **2.3. Екіпаж**

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

### **2.4. День**

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

### **2.5. Секції**

Всі частини ралі між:

- стартом ралі або Дня та першим регрупінгом;
- двома послідовними регрупінгами;
- останнім регрупінгом та фінішем Дня або ралі.

### **2.6. Накопичувальний Парк**

Знаходиться під режимом Закритого Парку, але власники перепусток ЗМІ та персонал команд з відповідними перепустками мають доступ в даний Парк.

### **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.

## **2.8. Нейтралізація**

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

## **2.9. Сервіс**

Сервіс буде визначений як незаборонені роботи на автомобілі, що змагається, за винятком випадків, коли їх обмежено даним Регламентом.

## **2.10. Заборонений сервіс**

Використання або отримання екіпажем будь-яких виробничих матеріалів (твердих або рідких, крім питної води, яку надано організатором), запасних частин, інструментів та обладнання, крім тих, які транспортуються на борту цього автомобіля, що змагається, або присутність персоналу команди як визначено Статтею 50.3.

## **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. Розклад ознайомлення**

Розклад часу, який опубліковано в Додатковому Регламенті або Бюлетені, протягом якого екіпажі можуть ознайомитися з маршрутом ралі.

## **2.13. Регрупування (Перегрупування)**

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

## **2.14. Початок змагання**

Будь-яке ралі починається з адміністративної перевірки та/або Технічної інспекції, та закінчується після:

- закінчення терміну подання протестів або апеляцій або закінчення слухань;
- закінчення адміністративної перевірки та контролю після фінішу, які проводяться у відповідності з НСК ФАУ.

## **2.15. Супер СД**

ССД – Спеціальна Ділянка, частина змагання, призначена для проведення в присутності великої кількості глядачів та передбачає можливість одночасного старту більш ніж одного автомобіля. Довжина Супер СД повинна бути між 1,5 км та 5 км.

## **2.16. Карта часу**

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

## **2.17. Суддя факту**

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

## **3. УЧАСНИКИ**

**3.1.** До участі у Чемпіонаті допускаються володарі національних або міжнародних ліцензій водія категорій "C0", "C1", "D0", "D1", "Д-юніор" та володарі національних або міжнародних ліцензій учасника категорій "MC", "MI", "NK", "NI", виданих ФАУ, внесених у Реєстр володарів ліцензій ФАУ та дійсних у поточному році. Володарі ліцензій повинні мати документи згідно НСК ФАУ та інших регламентуючих документів ФАУ.

**3.2.** До участі у національному змаганні може бути допущено володаря ліцензії, яку видано іншою ASN, однак у випадку, якщо дане змагання входить до заліку національного Чемпіонату або Кубку, класифікації та очок в національному Чемпіонаті або Кубку він не отримує.

**3.3.** Водії можуть брати участь у Чемпіонаті у індивідуальному заліку, та входити до складу команд, у заліку команд.

**3.4.** Водій, заявлений у індивідуальному заліку, може бути заявлений одночасно тільки за одну команду.

#### **4. ЧЛЕНИ ЕКІПАЖІВ**

**4.1.** 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.

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

**4.3.** Всередині автомобіля повинна знаходитись форма, видана Організатором – «Ідентифікаційна карта», яка містить нещодавні фотокартки (6 x 4 см), прізвища та імена обох членів Екіпажу, а також інформацію про автомобіль (марка, модель, державний реєстраційний номер) та залікову групу, в якій заявлено даний Екіпаж. Ідентифікаційну карту повинно бути добре видно ззовні з правого боку автомобіля. За відсутності у встановленому місці ідентифікаційної карти Екіпаж буде виключено з ралі.

#### **5. КРИТЕРІЇ ДЛЯ ВОДІЇВ ПРІОРИТЕТУ**

**5.1.** До списку пріоритету ФАУ долучаються перші водії, при виконанні нижчеперелічених вимог. Список водіїв пріоритету ФАУ на 2010 рік публікується в Додатку **IV** до Загального Регламенту Чемпіонату України з ралі 2010 р.

- 5.2.** В порядку, встановленому ФАУ до списку пріоритету ФАУ долучаються:
- Водії, які мають залікові очки в Чемпіонатах світу ФІА останніх двох років;
  - Переможці і призери етапів Чемпіонату і Кубка Європи та рівнозначних змагань інших континентів останніх двох років.
  - Переможці і призери міжнародних змагань з ралі, включених в календар ФІА останніх двох років;
  - Переможці та призери Чемпіонату України з ралі в абсолютному заліку останніх двох років.

---

#### **ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ**

#### **6. АВТОМОБІЛІ, ЩО МАЮТЬ ПРАВО БРАТИ УЧАСТЬ У ЗМАГАННЯХ**

**6.1.** До участі у заліках Чемпіонату України з ралі допускаються легкові автомобілі внесені у Національний реєстр спеціальних механічних транспортних засобів для автомобільного спорту наступних груп:

- „**A**” та „**N**” - автомобілі, які відповідають омологаційній формі ФІА та вимогам ФІА (додаток „**J**” до МСК ФІА), та
- „**Y**”, - сертифіковані ФАУ автомобілі, (які відповідають сертифікаційній формі ФАУ) та технічним вимогам ФІА (додаток „**J**” до МСК ФІА), в тому числі омологаційній формі ФІА, дія якої закінчилась на день проведення передстартового контролю.

Сертифікація автомобілів, які мали омологацію в минулому, відбувається за спрощеною процедурою, затвердженою ФАУ.

**6.2.** До змагань в абсолютному заліку допускаються такі автомобілі:

- автомобілі групи „**A**” з об'ємом двигуна до 2000 см<sup>3</sup> включно, в т.ч. підготовлені за вимогами «**Super 2000 Rally**»;
- автомобілі групи „**N**” з об'ємом двигуна до 3500 см<sup>3</sup> включно;
- автомобілі групи „**Y**” з об'ємом двигуна до 4000 см<sup>3</sup> включно;

**6.3.** До змагань в окремих класах допускаються такі автомобілі:

- **клас N 4** - автомобілі групи „N” з об’ємом двигуна від 2000 см<sup>3</sup> до 3500 см<sup>3</sup> включно та автомобілі підготовлені за вимогами «**Super 2000 Rally**»;
- **клас N 3** - автомобілі групи „N” з об’ємом двигуна до 2000 см<sup>3</sup> включно;
- **клас N 2** - автомобілі групи „N” з об’ємом двигуна до 1600 см<sup>3</sup> включно;
- **клас N 1** - автомобілі групи „N” з об’ємом двигуна до 1400 см<sup>3</sup> включно;
- **клас A 7** - автомобілі групи „A” та групи „N” з об’ємом двигуна до 2000 см<sup>3</sup> включно; (крім автомобілів що підготовлені за вимогами «**Super 2000 Rally**»)
- **клас A 6** - автомобілі групи „A” та групи „N” з об’ємом двигуна до 1600 см<sup>3</sup> включно; (в тому числі.автомобілі підготовлені за вимогами «**кіт-кар 1600**»)
- **клас Y 12** - автомобілі групи „Y” з об’ємом двигуна до 4000 см<sup>3</sup> включно;
- **клас Y 11** - автомобілі групи „Y” з об’ємом двигуна до 2000 см<sup>3</sup> включно;
- **клас Y 10** - автомобілі групи „Y” з об’ємом двигуна до 1600 см<sup>3</sup> включно;
- **клас Y 9** - автомобілі групи „Y” з об’ємом двигуна до 1400 см<sup>3</sup> включно;

## **7. КЛАСИ**

### **7.1. Зміна класу**

Якщо під час Технічної Інспекції виявлено, що автомобіль не відповідає заявленій групі та/або класу, він переводиться до відповідної групи та/або класу рішенням Спортивних Комісарів, за рекомендацією Технічного комісара.

### **7.2. Класи**

Змагання у окремому класі допускається, якщо у цьому класі допущено не менше 5 автомобілів.

У випадку, якщо такої кількості автомобілів в класі не заявлено, учасників буде рішенням КСК переведено до наступного вищого класу відповідної групи. При цьому, автомобілі класу **N 3** будуть переведені до класу **A7**.

---

## **ЗАЯВКИ**

## **8. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ**

### **8.1. Кількість прийнятих заявок**

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

### **8.2. Подача заявочної форми**

Після затвердження у встановленому порядку Додаткового Регламенту Організатор змагання, включеного у залік Чемпіонату, за місяць до старту змагання публікує на офіційному сайті ФАУ ([www.fau.in.ua](http://www.fau.in.ua)), та на сайті комітету ралі ([www.rally-ua.org](http://www.rally-ua.org)), Додатковий Регламент змагання і єдину офіційну форму ФАУ для можливості подачі заявки на участь у змаганні.

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

### **8.3. Подача командної заявочної форми**

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

### **8.4. Останній строк подачі заявок**

Попередня заявка повинна бути подана не пізніше ніж за 8 діб до початку змагань.

### **8.5. Відмова в прийомі заявочної форми**

Організатор має право відмовити у прийомі заявки без вказування причин (ст. 74 НСК ФАУ), однак не може відмовити водію, що посів місце у Чемпіонатах України з ралі останніх двох років. Якщо організатор змагання відмовляє учаснику у прийомі його заявки, він повинен протягом 48 годин

повідомити про це учасника, який подав заявку (якщо необхідно, зробити це через ФАУ), а також проінформувати ФАУ.

### **8.6. Виправлення в заявочній формі**

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

### **8.7. Дозвіл ASN**

Для іноземних учасників, водіїв та штурманів повинний бути дозвіл згідно Статті 70 МСК.

### **8.8. Заміна учасника та/або члена екіпажу**

Заміну учасника дозволено до дати закриття прийому заявок. Одного члена екіпажу може бути замінено за дозволу:

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

Тільки ФАУ може дозволити заміну обох членів екіпажу.

### **8.9. Гарантії учасника та членів екіпажу**

Заявка є договором між Учасником та Організатором. Заявка зобов'язує Учасника взяти участь в ралі, а Організатора – виконати по відношенню до Учасника всі положення НСК ФАУ, даного Регламенту та Додаткового Регламенту ралі. Фактом подання заявки учасник і водій підтверджують знання МСК ФІА, НСК ФАУ, даного та Додаткового Регламентів, приймають встановлені умови без обмежень, зобов'язуються виконувати всі правила і вимоги МСК ФІА, НСК ФАУ, офіційних осіб змагання та Організатора. Організатор не несе відповідальності за збитки та пошкодження, які спричинено Учасникам та їхньому майну, за винятком випадків, що прямо передбачені даним Регламентом. Всі Екіпажі беруть участь в ралі на свій власний ризик. Своїм підписом в заявочній формі Учасник 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 ФАУ та ФІА (у випадку міжнародних змагань), Організатора, Офіційних осіб та інших учасників ралі.

### **8.10. Прийняття заявочної форми**

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.

## **9. ЗАЯВОЧНИЙ ВНЕСОК**

### **9.1 Оголошення заявочного внеску.**

**9.1.1.** Розмір заявочного внеску встановлюється Організатором ралі та вміщується в Додатковий Регламент

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

### **9.2. Обмеження розміру заявочного внеску**

Розмір внеску не повинен перевищувати:

- |  |           |
|--|-----------|
| • за класи N 4, Super 2000, У 12                     | 4000 грн. |
| • за класи N 3, N 2, N 1, А 7, А 6, У 11 , У 10, У 9 | 3000 грн. |
| • За кожний заявлений екіпаж у команду               | 1000 грн. |

### **9.3. Повернення заявочного внеску**

Заявочний внесок повністю повертається:

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

#### **9.4. 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.

#### **9.5. Пізні сплати заявочного внеску**

При сплаті заявочного внеску після дати закриття прийому заявок, внесок збільшується на 25 відсотків. При сплаті заявочного внеску менш ніж за 72 години до початку змагань, внесок збільшується на 50 відсотків.

#### **9.6. Сплата заявочного внеску на етапі Чемпіонату**

- Заявочний внесок вноситься на користь Організатора ралі.
- 10% від суми стартових внесків, Організатори направляють для забезпечення діяльності Комітету ралі ФАУ.

#### **9.7. Додаткові внески Організатору змагань.**

Додаткові заявочні внески Організатору змагань, які визначені даним регламентом та додатковим регламентом етапу, повинні бути внесені до старту екіпажу в ралі під загрозою відмови у старті.

---

## **СТРАХУВАННЯ**

### **10. СТРАХОВЕ ПОКРИТТЯ**

#### **10.1. Опис страхового покриття**

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

#### **10.2. Покриття цивільної відповідальності Організатора**

**10.2.1.** Організатор ралі забезпечує покриття цивільно-правової відповідальності власників автомобілів учасників змагання за шкоду життю, здоров'ю та майну третіх осіб у розмірі не менше 500 000 грн.

**10.2.2.** 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.

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

#### **10.3. Винятки зі страхового покриття**

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

#### **10.4. Індивідуальне страхове покриття**

Кожен член екіпажу повинен мати страховий поліс від нещасного випадку на суму щонайменше 50 000 грн.

---

## **ЧЕМПІОНАТ ТА ПРИНЦИП НАРАХУВАННЯ ОЧОК**

### **11. ВИМОГИ ЧЕМПІОНАТУ**

#### **11.1. Класифікація Чемпіонату в індивідуальному заліку**

Чемпіонат та кожне змагання, включене у залік Чемпіонату, як його етап (далі «змагання») проводиться в абсолютному заліку, та у залікових класах (далі «класах»): N4, N3, N2, N1, A7, A6, U12, U11, U10, U9 згідно даного Регламенту. Звання Чемпіона України з ралі серед водіїв (других водіїв – штурманів) у абсолютному заліку або у заліковому класі присвоюється, та наступні місця визначаються за найбільшою сумою очок, набраних водіями на всіх змаганнях, включених у залік Чемпіонату за



винятком одного гіршого результату. Якщо на всіх змаганнях стартувало менше ніж 12 водіїв у певному класі, водію, який набрав найбільшу кількість очок, присвоюється звання Переможця Чемпіонату України і нагороджуються тільки водії, що посіли 1 та 2 місце, а якщо стартувало менше ніж 7 водіїв у певному класі, нагороджується тільки екіпаж, що посів 1 місце.

### **11.2. Класифікація Чемпіонату в командному заліку**

В командному заліку Чемпіонату беруть участь команди, які подали заявку для участі щонайменше в одному етапі.

До участі у змаганні, на етапі Чемпіонату, допускаються команди які мають обов'язкові документи, але з наступними кількісними обмеженнями у складі в одному змаганні: не менше двох та не більше трьох екіпажів, у будь-яких класах. Чемпіонат у командному заліку вважається таким, що не відбувся, якщо в ньому взяли участь менше 4 команд.

### **11.3. Класифікації етапів Чемпіонату**

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

- класифікація екіпажів у абсолютному заліку;
- класифікація екіпажів у кожному заліковому класі;
- класифікація командного результату серед команд.

### **11.4. Відміна ралі Чемпіонату**

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

### **11.5. Рапорт Спостерігача**

Будь-яке ралі Чемпіонату, якщо рапорт Спостерігача ФАУ 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 ФАУ та, можливо, іншими офіційними особами, та розглянуто ФАУ.

### **11.6. Змагання-кандидати**

Ралі-кандидат в Чемпіонат повинно дотримуватися Регламенту Кубку України, якщо ФАУ не прийме іншого рішення.

Ралі-кандидат в Чемпіонат буде мати право замінити гірший з етапів Чемпіонату якщо його оцінка (згідно оцінки Спостерігача ФАУ) буде вищою ніж оцінка гіршого з етапів Чемпіонату.

### **11.7. Кількість проведених етапів Чемпіонату**

Чемпіонат в абсолютному заліку та у певному заліковому класі вважається таким, що не відбувся, якщо у відповідному заліку відбулося менше чотирьох змагань.

## **12. НАРАХУВАННЯ ОЧОК В ІНДИВІДУАЛЬНОМУ ЗАЛІКУ ЧЕМПІОНАТУ**

Водій може брати участь у змаганнях, включених у залік Чемпіонату, на власний розсуд. В залік йдуть всі змагання, які включено до заліку Чемпіонату за винятком одного гіршого результату. Водіям за виборені місця присвоюються очки за таблицями:

#### **- в абсолютному заліку:**

<b>Місце</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
<b>очки</b>	150	120	90	75	60	45	30	25	20	17	14	12	10	8	6	5	4	3	2	1

#### **- в заліковому класі:**

<b>Місце</b>	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Очки</b>	100	80	60	50	40	30	20	10

Якщо з форс-мажорних обставин змагання припинено, коли пройдено від 51% до 60% загальної дистанції спеціальних ділянок, водій одержує 50% від кількості очок, встановлених таблицею. Якщо пройдено менше 51% загальної дистанції спеціальних ділянок – змагання вважається таким, що не відбулося.

### **13. НАРАХУВАННЯ ОЧОК В КОМАНДНОМУ ЗАЛІКУ ЧЕМПІОНАТУ**

**13.1.** Першість на кожному змаганні серед команд визначається по найбільшій кількості очок, набраних 2 і менше кращими екіпажами. При цьому до уваги беруться очки нараховані в заліковому класі та 20% очок які нараховані в абсолютному заліку.

**13.2.** У Чемпіонаті першість серед команд визначається по найбільшій сумі очок, набраних ними на всіх етапах Чемпіонату, що відбулися.

### **14. РІВНІСТЬ ОЧОК В ЧЕМПІОНАТІ**

#### **14.1. Водії та штурмани**

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

#### **14.2. 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 Чемпіонату).

---

## **ОФІЦІЙНІ ОСОБИ**

### **15. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ТА ДЕЛЕГАТИ**

#### **15.1. Спортивні Комісари**

Список Спортивних Комісарів завжди повинен складатися з трьох членів. Двоє з них призначаються ФАУ, в тому числі й Голова, а третій призначається Організатором ралі з переліку Офіційних осіб, затвердженого ФАУ. Повинен бути постійний відповідний зв'язок між Спортивними Комісарами та Директором гонки. Щонайменше один зі Спортивних Комісарів повинен знаходитись поблизу Штабу Ралі для прийняття оперативних рішень. На етапах Чемпіонату або інших змагань з ралі, включених в спортивний календар ФІА (міжнародних), щонайменше один Спортивний Комісар повинен бути громадянином іншої держави і запрошуватися Організатором з дотриманням процедури ФІА.

#### **15.2. Делегати ФАУ**

Наступні Делегати можуть бути призначені ФАУ:

##### **15.2.1. Технічний Делегат ФАУ**

Технічний Делегат ФАУ буде підтримувати постійний зв'язок з Директором ралі і буде Головним Техкомісаром (Головою Технічної Комісії), відповідальним за усі технічні питання.

##### **15.2.2. Делегат Безпеки ФАУ**

Делегат безпеки ФАУ який відповідає за контроль безпеки глядачів та ЗМІ на ралі. Він має повноваження затримати початок СД максимум на 30 хвилин, якщо він вважає умови безпеки незадовільними.

##### **15.3. Спостерігач ФАУ**

Спостерігач ФАУ розгляне всі аспекти ралі та заповнить відповідну форму звіту Спостерігача ФАУ.

##### **15.4. Офіцер по зв'язку з учасниками ралі (CRO)**

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

##### **15.5. Інші офіційні особи**

Директор змагання, Технічний комісар і Головний секретар на етапи Чемпіонату України з ралі запрошуються Організатором з числа осіб, затверджених у порядку, встановленому ФАУ Для забезпечення роботи Колегії Спортивних Комісарів, Організатором повинен бути виділений

спеціальний секретар (Секретар КСК), який відповідає за підготовку і публікацію офіційних документів, що видаються КСК.

## **16. ПРОЦЕДУРА ВИБОРУ МАРШРУТУ**

### **16.1. Загальні вимоги**

Вибір трас СД, які використовуються в ралі, знаходиться під відповідальністю Організатора ралі, який повинен не використовувати дороги, що не відповідають регламентації або рекомендаціям ФАУ. Безпека має головне значення при виборі СД. При виборі маршруту ралі необхідно уникати шляхів, які можуть мати високу щільність руху глядачів. Для визначення придатності траси ралі запроваджуються обов'язкові попередні, головні і заключні інспекції ходу підготовки Організаторами їх етапів з боку ФАУ. Інспекцію будуть проводити відряджені ФАУ представники. Попередня і заключні інспекції (а при необхідності – і головна інспекція) проводяться з виїздом на місце проведення змагання представників ФАУ. Організатор етапу повинен забезпечити для проведення інспекції автомобіль, обладнаний приладом для виміру дистанції. У разі відповідності траси ралі вимогам Чемпіонату України поточного року на основі проведеної в даному році інспекції, попередня інспекція траси може не проводитися. Організатор етапу повинен представити всі звіти про проведення інспекції, а також інформацію про виправлення недоліків, виявлених інспекціями, членам Колегії Спортивних Комісарів, Делегату безпеки ФАУ, Спостерігачу ФАУ, на організаційному засіданні КСК.

### **16.2. Попередня інспекція**

Попередня інспекція траси обов'язкова:

**16.2.1.** Для ралі, заявлених у Чемпіонат уперше;

**16.2.2.** У випадку коли дистанції запланованих трас СД не використовувались раніше на змаганнях статусу етапів Чемпіонатів, Кубків та Серій ФАУ;

**16.2.3.** Якщо якість проведення цих ралі була офіційно визнана невідповідною статусу Чемпіонату у минулому році, або за оцінкою офіційного Спостерігача ФАУ і відповідного до неї рішення ФАУ.

**16.2.4.** Для вирішення питання про включення ралі в календар Чемпіонату України наступного року, попередня інспекція траси наступного року, представниками ФАУ, має бути проведена у термін, погоджений з Організатором і ФАУ, але щонайпізніше до 1 вересня поточного року.

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

### **16.3. Головна інспекція**

**16.3.1.** Повідомлення Організаторів 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 Комітетом ралі до 1 листопада поточного року.

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

**16.3.3.** При проведенні головної інспекції, Організатор етапу повинен надати представникам ФАУ наступну документацію:

- Документи про дозвіл органів влади на проведення змагань ;
- Проект Додадкового Регламенту;
- Проект плану безпеки;
- Проект легенди ралі;
- Проекти розкладу руху першого автомобіля;
- Схеми організації, закритих і сервісних парків;
- Карти траси ралі та СД.

**16.3.4.** Звіт про висновки інспекції буде направлений організатору етапу та ФАУ протягом 10-ти днів після її проведення.

**16.3.5.** Організатор етапу повинен після проведення головної інспекції виправити недоліки вказані у звіті, при необхідності доопрацювати вище перелічені документи, і на підставі висновку заключної інспекції отримати Свідоцтво Організатора від ФАУ та розмістити його для доступу Учасників у порядку, встановленому ФАУ на офіційному сайті ралі, вказаному в Додатковому Регламенті.

#### **16.4. Заключна інспекція**

Заключна інспекція траси проводиться представниками ФАУ в терміни погоджені між організатором і ФАУ, але не пізніше 14 днів до старту. При проведенні заключної інспекції, Організатором етапу повинна бути надана підготовлена для проведення змагань доопрацьована документація, траса ралі, а також легенда і План безпеки ралі.

#### **16.5. Рапорт Інспектора ФАУ**

**16.5.1.** У своєму рапорті Інспектора можуть:

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

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

#### **16.6. Дотримання офіційного маршруту та спортивної програми.**

**16.6.1.** Крім випадків форс-мажору, Директор ралі повинен контролювати повне дотримання затвердженого та інспектованого маршруту.

**16.6.2.** Будь-які нові зауваження, що виникли раніше або під час проведення ралі, мають бути прийняті до уваги, якщо вони санкціонуються Делегатом Безпеки ФАУ.

### **17. ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗМАГАННЯ**

#### **17.1 Загальні вимоги**

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

#### **17.2 Тривалість Дня**

**17.2.1** Максимальна тривалість Дня не повинна перевищувати 18 годин водіння для будь-якого Екіпажа. До цього часу може бути додано щонайбільше 3 години для регрупування.

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

#### **17.3 Обмеження швидкості**

**17.3.1.** Середня швидкість на дорожніх секторах залишається на розсуд організатора, але при цьому завжди мають виконуватись ПДР України. Ця швидкість повинна бути відображена в дорожній книзі.

**17.3.2.** Максимальна середня швидкість на спеціальних ділянках не повинна перевищувати 130 км/год. У випадку перевищення середньої швидкості спеціальна ділянка не повинна у подальшому використовуватись для змагання.

#### **17.4 Конфігурація змагання**

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

#### **17.5.Дорожнє покриття**

Допускається проведення ралі на двох типах покриття. Зміну покриття дозволено тільки одного разу протягом ралі і тільки наступного Дня. При застосуванні асфальтового покриття воно має використовуватись тільки в перший День ралі.

## **17.6. Спеціальні Ділянки**

Загальна довжина спеціальних ділянок повинна дорівнювати щонайменше 90 км. Будь-який відрізок траси ралі не повинен включатися в спеціальну ділянку більше двох разів в одному напрямку руху. Найбільша довжина кожної швидкісної ділянки не повинна перевищувати 30 км +10%, за винятком СД, на які отримано спеціальний дозвіл ФАУ. В перший День ралі має відбутися щонайменше 10% загальної тривалості всіх СД.

## **17.7. Ретардери на Спеціальних Ділянках**

**17.7.1.** На трасах СД можливо застосування ретардерів тільки при виконанні організатором наступних зобов'язань:

- Ретардер повинен вільно проглядатися зі спортивного автомобіля на відрізку не менше 200 метрів;
- Ретардер повинен бути відмічений в легенді із роз'ясненням в Додатковому Регламенті або в Бюлетені щодо матеріалу, який застосовано для використання;
- Під час ознайомлення з СД ретардер має бути чітко відмічений на місцевості ( фарбою на асфальті, конусами або чимось іншим на ґрунті) таким чином, щоб під час ознайомлення були зрозумілі геометричні параметри проїзду;
- На місці встановлення ретардера, при проведенні СД, повинен знаходитись комісар, який має радіозв'язок з Директором змагання.

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

## **17.8. Програма ралі**

**17.8.1.** Кожне змагання, яке включено до заліку Чемпіонату, має бути організовано таким чином, щоб від початку ознайомлення з трасою змагань до нагородження переможців проходило не більш ніж 3 дні.

**17.8.2.** Етапи Чемпіонату повинні проводитись за наступним графіком:

### **П'ятниця:**

- |               |  |
|---------------|--|
| 07.30 – 18.00 | Ознайомлення з трасою за розкладом;    |
| 09.00 – 17.30 | Адміністративна та технічна перевірка; |
| 18.00 – 20.00 | Тестова ділянка.                       |

### **Субота**

13.00 – 20.00 Відкриття, пролог, старт Дня (довжина прологу має дорівнювати від 1,5 км до 5 км.), фініш першого дня.

### **Неділя**

- |       |  |
|-------|--|
| 08.00 | Старт Дня  |
| 14.00 | Фініш Дня  |
| 16.00 | Публікація офіційних попередніх результатів  |
| 17.00 | Урочиста церемонія фінішу за попередніми результатами.   |
| 20.00 | Затвердження результатів, проведення необхідних технічних перевірок.<br>Остаточне нагородження учасників.<br>Даний розклад є орієнтовним та надається виключно для прикладу. |

**17.8.3.** Відхилення від цих правил можливі виключно з дозволу ФАУ.

## **17.9. Прес-конференції**

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

## **17.10. Передстартова прес-конференція**

В передстартовій прес-конференції повинні брати участь офіційні особи ралі (як мінімум директор змагання, Начальник траси та інші учасники ралі на розсуд організатора).

### **17.11. Заключна прес-конференція**

В заключній прес-конференції повинні брати участь призери ралі в абсолютному заліку і (бажано) переможці всіх залікових груп.

---

## **ДОКУМЕНТАЦІЯ, ІНФОРМАЦІЯ ТА РОЗКЛАДИ**

### **18. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

Регламентуючі документи для міжнародних змагань, включених у залік Кубка Європи та інших офіційних серій ФІА, повинні відповідати вимогам ФІА. Для учасників паралельного заліку етапу Чемпіонату України повинні видаватися регламентуючі документи зразка ФАУ.

#### **18.1. Документація етапу Чемпіонату**

**18.1.1.** Організатор етапу Чемпіонату України з ралі повинен забезпечити до старту змагань випуск друкованої продукції для глядачів, яка включає в себе схему траси, графік змагання, пам'ятку безпеки, перелік екіпажів, а також іншу інформацію на розсуд Організатора.

**18.1.2.** Протягом змагання Організатор етапу повинен забезпечити публікацію прес-релізів про хід ралі, в тому числі: перед стартом, по закінченні кожного Дня і після фінішу ралі.

#### **18.2. Стандартні документи ФАУ**

Додатковий Регламент, карти часу, дорожня книга, форма заявки, а також протоколи результатів мають відповідати документам стандарту ФАУ (див. Додаток II).

#### **18.3. Інформаційний сайт етапу Чемпіонату**

**18.3.1.** На інформаційному сайті ралі мають бути опубліковані:

- Програма та Додатковий Регламент змагання;
- Карта траси ралі;
- Маршрутний лист ралі;
- Прес-релізи, випущені Організатором.
- Інші офіційні документи ралі, в тому числі списки екіпажів і класифікацій;
- Бюлетені та публічні рішення КСК

Як виняток, по узгодженню з ФАУ, сторінка етапу Чемпіонату може бути відкрита на офіційних сайтах ФАУ та Комітету Ралі.

**18.3.2.** На інформаційному сайті ралі мають бути опубліковані результати проходження екіпажами Спеціальних Ділянок в режимі «on-line».

#### **18.4. Мова**

Різні документи, особливо Додатковий Регламент та Бюлетені, мають бути написані українською мовою, для міжнародних змагань додатково англійською мовою.

#### **18.5. Емблема Чемпіонату**

Назва Чемпіонату України з ралі ФАУ та офіційна приписана емблема ФАУ повинні бути розташовані на обкладинці Додаткового Регламенту, на будь-яких Бюлетенях і на першій сторінці неофіційних та офіційних результатів.

## **19. ДОДАТКОВИЙ РЕГЛАМЕНТ**

### **19.1. Загальні вимоги**

**19.1.1.** 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.

**19.1.2.** Додатковий Регламент повинен випускатись окремою книгою формату А-5 та видаватись кожному екіпажу на передстартовій адміністративній перевірці.

**19.1.3.** Додаткові Регламенти видаються Організаторами відповідно до положень МСК ФІА, НСК ФАУ, інших регламентуючих документів, перелічених у даному Регламенті, і повинні посилатися на

відповідність МСК ФІА, НСК ФАУ і даному Регламенту. Додатковий Регламент повинен відповідати Стандартному Регламенту змагання, включеного у залік Чемпіонату в якості його етапу, затвердженому ФАУ.

**19.1.4.** У Додатковий регламент етапу Чемпіонату України може бути включено окремий залік іншого багато етапного змагання, в тому числі кубків автомобільних виробників, загальний регламент якого затверджується ФАУ за поданням Комітету ралі.

## **19.2. Розклад**

**19.2.1.** Дві копії затвердженого Організатором проекту Додаткового регламенту (та його електронна копія) який готується Організатором на основі Стандартного регламенту етапу Чемпіонату України з ралі, повинні надійти у ФАУ не пізніше ніж за 2 місяці до 1 Дня змагання.

**19.2.2.** Протягом двох тижнів після отримання проекту Додаткового Регламенту, ФАУ повідомить організатора про будь-які зміни, які повинні бути внесені, завізувати його та дозволити його публікацію, в порядку, встановленому ФАУ.

**19.2.3.** Додатковий Регламент, карта траси ралі і розклад руху першого автомобіля повинні бути опубліковані щонайпізніше за 1 місяць до дати старту ралі.

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

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

**19.2.5.** Регламентуючі документи для міжнародних змагань, включених у залік Кубка Європи та інших офіційних серій ФІА, повинні видаватися у терміни, встановлені для таких змагань ФІА.

## **19.3. Доповнення до Додаткового Регламенту – Бюлетені**

**19.3.1.** Бюлетені можуть бути випущені:

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

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

**19.3.3.** Бюлетені повинні бути пронумеровані та датовані. Учасники ралі (або члени екіпажів) повинні підтвердити отримання Бюлетенів підписом, крім випадків, коли це фізично неможливо протягом ралі.

## **20. ДОРОЖНЯ КНИГА (ЛЕГЕНДА)**

### **20.1. Обов'язковий маршрут**

Всі екіпажі отримають Легенду, яка містить докладний опис обов'язкового маршруту, якого необхідно дотримуватись. Будь-яке відхилення буде доведено до відома Спортивних Комісарів, які можуть накласти пеналізацію аж до виключення.

### **20.2. Відхилення від маршруту на СД**

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

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

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

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

### **20.3. Готовність**

Легенда ралі повинна бути затверджена ФАУ не пізніше ніж за 1 місяць до дати старту ралі. Легенда повинна випускатись окремою книгою формату А-5, і видаватись кожному екіпажу на передстартовій адміністративній перевірці.

### **21. ЛЕГЕНДА СЕРВІСУ**

На всіх Етапах Чемпіонату повинна випускатись окрема легенда для автомобілів сервісу, яка повинна містити повну інформацію про маршрут їх переміщення під час ралі, а також маршрути руху автомобілів від штабу ралі до місця проведення всіх технічних перевірок і тестового відрізка (можна у вигляді детальної карти або карти-схеми). Легенда для автомобілів сервісу випускається окремою книгою формату А-5 і видається кожному екіпажу на передстартовій адміністративній перевірці в кількості 2-х примірників.

### **22. ПЛАН БЕЗПЕКИ**

Найперший проект Плану Безпеки має бути представлений до ФАУ та Делегатові Безпеки ФАУ щонайпізніше за 2 місяці до 1 Дня ралі. Цей проект повинен включати:

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

### **23. КАРТИ ЧАСУ**

#### **23.1. Компонівка**

**23.1.1.** Ця карта має надавати одну сторінку на дорожній сектор та одну сторінку на Спеціальну Ділянку. 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.

**23.1.2.** Обов'язкове застосування Контрольних карт (корнетів), які відповідають формі, наведеній у Додатку II. Листи контрольних карт повинні бути самокопіюючими, з метою, аби їх копії залишалися екіпажу після здачі або заміни контрольної карти.

#### **23.2. Записи в Карті часу**

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

#### **23.3. Відсутність окремих записів**

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

#### **23.4. Норма часу**

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

#### **23.5. 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 офіційний час буде київський.

#### **23.6. Відповідальність**

Кожен екіпаж:

- Несе виключну відповідальність за свою Карту часу;
- Відповідає за надання Контрольної карти на різних контролях та за точність записів;
- Відповідає за будь-які записи, які зроблено в його Карті Часу. Відповідно, екіпаж зобов'язаний надавати свою Карту часу комісарам в необхідний час та перевіряти правильність часу, який було записано.



- В разі непогодження з часом, який було записано комісарами на будь-якому посту, член екіпажу зобов'язаний 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.

### **23.7. Невідповідність**

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

### **24. КНИГА РЕЗУЛЬТАТІВ**

Після закінчення ралі Організатор повинен забезпечити можливість отримання всіма учасниками і акредитованими на ралі представниками засобів масової інформації «Книги результатів змагання», яка повинна включати всі неофіційні попередні та остаточні класифікації, результати спеціальних ділянок, поточні та офіційні протоколи заявлених та допущених учасників, екіпажів, автомобілів та команд.

---

## **ІДЕНТИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛІВ**

### **25. РОЗПОДІЛ НОМЕРІВ**

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

### **26. НОМЕРИ ЗМАГАНЬ**

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

#### **26.1. Варіанти розміщення**

##### **26.1.1. Дверні панно**

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

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

**26.1.1.3.** Жодних позначень, відмінних від кольорової гами автомобіля, не повинно бути розміщено в межах 10 см від панно.

##### **26.1.2. Заднє вікно**

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

##### **26.1.3. 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 світло відбиваючими. Ці номери мають бути розміщені нагорі задніх бокових вікон разом з прізвищами водія та штурмана.

#### **26.1.4. Панно даху**

На даху автомобіля розміщується 1 панно розміром 50 см x 52 см, верхньою частиною в бік переду автомобіля. Матово чорні номери змагання заввишки 28 см з шириною штриха 5 см будуть розміщені на матово білому тлі розміром 50 см x 38 см.

#### **26.1.5. Переднє панно**

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

#### **26.2. Розташування номерів та реклами**

Розташування номерів та реклами вказане в Додатку VIII

### **27. ПРИЗВИЩА ВОДІЯ ТА ШТУРМАНА**

#### **27.1. Задні бокові вікна**

**27.1.1.** Прізвища і національні прапори членів Екіпажу повинні бути нанесені з обох боків на задніх бокових вікнах автомобіля. Розміри літер прізвищ для першого і другого водіїв повинні бути однаковими, висота літер і національних прапорів – щонайменше 4 см і щонайбільше 10 см. Дозволено прізвище штурмана наносити шрифтом розміром 50 мм. Написи білого кольору на прозорій основі. Шрифт Helvetica: верхній регістр для першого символу Прізвища (Імені) і решта в рядкових літерах.

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

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

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

#### **27.2. Передні крила**

На додаток, Прізвище (Ім'я) водія та штурмана, разом з їхніми національними прапорами, повинні також бути розташовані на передніх крилах автомобіля.

---

## **РЕКЛАМА**

### **28. Реклама**

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

#### **28.1. Обмеження на рекламу**

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

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

**28.1.2.** Назва автомобільного виробника не може бути пов'язана з назвою ралі або розміщатися в обов'язковій рекламі організатора.

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

## **28.2. Обов'язкова реклама організатора**

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

## **28.3. Необов'язкова (додаткова) реклама організатора**

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

**28.3.2.** За відмову від додаткової реклами, яка стосується марки автомобіля, шин, палива або мастил, на учасника не може бути накладено додаткову плату за участь.

**28.3.3.** Учасники, які приймають додаткову рекламу організаторів, повинні залишити для неї місце, які вказані в Додатку до Додаткового Регламенту.

---

## **ДОРОЖНІЙ РУХ**

### **29. ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ РУХУ**

#### **29.1. Загальні правила**

**29.1.1.** Екіпажі повинні завжди дотримуватись вимог Правил Чесної Гри ФАУ .

**29.1.2.** Заборонено буксирувати, штовхати або транспортувати автомобілі, за винятком повернення автомобілів на дорогу або звільнення дороги від них.

**29.1.3.** «Обертання» можуть бути виконані тільки тоді, коли це дозволено Регламентом ралі.

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

**29.1.5.** Під час руху дорожньою секцією, забороняється використовувати для приведення в рух автомобіля, що змагається, сторонню допомогу, буксирування або транспортування. За кожне порушення накладається пеналізація до виключення.

#### **29.2. Перевищення швидкості під час ознайомлення**

**29.2.1.** Нагадуємо, що ознайомлення – це не тренування. Всі 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.

**29.2.2.** За порушення ПДР під час ознайомлення з трасою ралі встановлюються такі додаткові внески організатору змагань:

- перше порушення - 600гр,
- друге порушення - 800гр,
- третє порушення - 1000гр.
- водій, який допустив чотири порушення, не буде допущений до змагань.
- штрафи, пов'язані з порушенням ПДР, залишаються у Організатора змагань.

**29.2.3.** Інші факти порушень під час ознайомлення будуть передані Спортивним Комісарам для прийняття відповідного рішення.

### **29.3. Перевищення швидкості під час ралі**

**29.3.1.** Перевищення швидкості під час ралі призводить до накладення пеналізації у вигляді грошового штрафу відповідно до наступної шкали:

- перше порушення - 600грн,
- друге порушення - часовий штраф 5 хвилин.
- третє порушення – виключення, яке застосовують тільки Спортивні Комісари.

### **29.4. Правила дорожнього руху**

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

**29.4.2.** У випадку порушення правил дорожнього руху, яке було скоєне екіпажем, що бере участь в ралі, працівник ДАІ або офіційна особа, які помітили порушення, повинні інформувати про це порушника таким само чином, як і звичайних учасників дорожнього руху.

**29.4.3.** Якщо співробітник ДАІ 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.
- Факти не допускають розбіжних інтерпретацій.

## **30. ОЗНАЙОМЛЕННЯ**

Організатори всіх етапів Чемпіонату повинні постійно вести контроль відповідності цих нижчезгаданих умов протягом вказаного періоду.

### **30.1. Автомобілі ознайомлення**

Автомобіль, на якому проводяться ознайомлення, обов'язково повинен мати на лобовому склі емблему ралі. Можуть використовуватись автомобілі, які відповідають наступним специфікаціям, крім виключних випадків, дозвіл на які дає організатор.

### **30.2. Загальні вимоги для всіх автомобілів ознайомлення:**

- Дозволений захист під кузовом (який відповідає регламентації для Групи N).
- Дозволені дві додаткові дорожньо - омоологовані передні фари.
- Екіпаж може використовувати «легку» систему внутрішнього зв'язку (без шоломів).
- Може бути встановлено бортове навігаційне обладнання.

### **30.3. Стандартні автомобілі**

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

### **30.4. Підготовлені автомобілі**

- Двигун повинен бути серійно виробленим (який відповідає регламентації для Групи N).
- Коробка перемикачів передач повинна бути серійно виробленою (яка відповідає регламентації для Групи N).
- Випускна система повинна бути серійно виробленою з максимальним рівнем шуму в межах допустимого українським законодавством.
- Підвіска повинна відповідати регламентації для Групи N.
- Дозволено установку сталевого каркасу безпеки, який відповідає Статтям 253-8.1 до 8.4 Додатку J.
- Дозволені ковшеподібні сидіння.
- Диски будь-які в межах Додатку J, Групи N.

### **30.5. Шини для автомобілів ознайомлення**

Шини, які використовуються для ознайомлення, повинні бути:

- Дорожньо-омологованими, серійно виробленими шинами для асфальту.
- Будь-якими шинами для гравію, якщо інакше не сказано в Регламенті.

## **30.6. Обмеження ознайомлення**

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

**30.6.2.** Схема траси ралі (з виділенням доріг, на яких будуть проводиться Спеціальні ділянки але без вказаних місць старту і фінішу) також повинна бути опублікованою Організатором етапу. Будь-який водій пріоритету та/або його штурман, який відвідує регіон ралі в будь-який час, відмінний від часу проведення ралі, повинен письмово повідомити про це Організатора та ФАУ перед його відвідуванням, крім тих випадків, коли водій пріоритету / штурман мешкає в цій області.

**30.6.3.** Під час ознайомлення з трасою будь-якої спеціальної ділянки забороняється рух у напрямку, відмінному від того, який вказано у карті ознайомлення (під загрозою додаткового внеску організатору змагань 600 грн).

**30.6.4.** У виняткових випадках з дозволу ФАУ, може бути розглянуте питання про участь у змаганні учасників, задіяних у процесі підготовки етапу.

## **30.7. Проведення ознайомлення**

**30.7.1** Будь-яка спеціальна ділянка повинна бути відкрита для ознайомлення не менше ніж дві години.

**30.7.2** Ознайомлення з трасою змагань не повинно плануватися більше ніж 12 годин на добу.

**30.7.3** Ознайомлення з трасою спеціальної ділянки в двох напрямках, коли траса маршруту ралі буде проходити у зворотному напрямку згідно легенди під час проведення змагання, проводиться в різний час, чітко за розкладом, або під «конвоєм».

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

**30.7.5.** Документи щодо траси змагань повинні видаватися учасникам не пізніше ніж за дві години до офіційного початку ознайомлення.

## **30.8. Підготовка траси**

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

Діаметр тимчасових знаків ознайомлення щонайменше 20 см.

## **30.9. Розклад**

Ознайомлення повинно проходити згідно розкладу, встановленого організатором. Розклад повинен передбачати граничний термін здачі Контрольної Карті ознайомлення в Секретаріат. Не надання даної Контрольної Карті призведе до виключення екіпажа зі змагання рішенням Спортивних Комісарів.

## **30.10. Дотримання розкладу ознайомлення**

Після закінчення ознайомлення будь-якій особі, яка пов'язана з заявленим екіпажем будь-яким чином, заборонено пересуватися (за винятком пішої ходи) маршрутами СД ралі без спеціального дозволу від Директора змагання.

## **30.11. Кількість проїздів**

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

### **30.12. Швидкість під час ознайомлення**

Організатор може ввести обмеження швидкості на СД.

### **30.13. Сервіс під час ознайомлення**

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

### **30.14. Порухення**

Всі відмічені порушення будуть афішовані на офіційній дошці для оголошень.

---

## **КОНТРОЛІ**

### **31. КОНТРОЛІ – ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

#### **31.1. Позначення контролів**

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

#### **31.2. Захисні бар'єри**

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

#### **31.3. Зони контролю**

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

#### **31.4. Час зупинки в Зонах контролю**

Тривалість зупинки в будь-якій Зоні контролю не повинна перевищувати час, необхідний для виконання операцій контролю.

#### **31.5. Готовність до роботи**

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

**31.5.2.** Якщо Директор гонки не вирішить інакше, контролі припинять роботу через 15 хвилин після ідеального часу проходження останнього автомобіля, що змагається, плюс часу виключення (максимально допустиме запізнення, яке потягне за собою виключення з гонки), але не раніше прибуття автомобіля «мітла».

#### **31.6. Дотримання послідовності Контролів та напрямку руху**

**31.6.1.** Екіпажі зобов'язані під загрозою виключення, рішенням Спортивних Комісарів, отримати відмітку на всіх Контролях в правильній послідовності та в напрямку маршруту ралі.

**31.6.2.** Заборонено повторно в'їжджати в зону контролю.

#### **31.7. Команди (інструкції) суддів змагання (маршалів)**

**31.7.1.** Екіпажі зобов'язані підкорюватись командам відповідальних комісарів будь-яких Контролів. Відмова від цього буде приводом для повідомлення (рапорту) Спортивним Комісарам.

**31.7.2.** Всі офіційні особи Контролів мають бути чітко розпізнаними. На кожному Контролі Начальник посту повинен носити відмітний жилет.

## **31.8. Зони ЗМІ**

**31.8.1.** 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.

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

## **32. КОНТРОЛІ ПРОХОДЖЕННЯ**

На цих контролях, позначених знаками, які показані в Додатку I, комісари (маршали) повинні просто поставити штамп та/або підпис в контрольній карті, не вказуючи час проходження, як тільки її буде передано екіпажем.

## **33. КОНТРОЛЬ ЧАСУ**

### **33.1. Дії**

На цих контролях комісари будуть відмічати в контрольній карті час, в який карту було передано екіпажем. Хронометраж буде вестись за повними хвилинами, що скінчились.

### **33.2 Процедура реєстрації**

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

**33.2.2.** Між вхідним знаком зони контролю та постом контролю екіпажу заборонено зупинятися з будь-яких причин або рухатися ненормально повільно.

**33.2.3.** Хронометраж та відмітка часу в контрольній карті можуть здійснюватись тільки в тому випадку, коли обидва члени екіпажу та автомобіль знаходяться в зоні контролю безпосередньо близько до столу контролю.

**33.2.4.** Час відмітки відповідає точному моменту, коли один з членів екіпажу передає контрольну карту відповідному комісару.

**33.2.5.** Далі, або вручну, або за допомогою друкуючого приладу відповідний комісар відмічає в карті дійсний час, коли було подано контрольну карту, й нічого більше.

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

**33.2.7.** 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.

**33.2.8.** Екіпаж не буде пеналізовано за передчасну відмітку, якщо автомобіль в'їхав в зону контролю протягом ідеальної хвилини відмітки або попередньої хвилини.

**33.2.9.** Екіпаж не буде пеналізовано за запізнення, якщо передача контрольної карти відповідному комісару відбувається протягом ідеальної хвилини відмітки.

**33.2.10.** 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 хвилина за хвилину або частку хвилини.

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

**33.2.12.** 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.

### **33.3. Контроль Часу, який суміщено зі стартом СД**

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

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

**33.3.2.** 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 попереднім 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 37.2.).

**33.3.3.** Якщо внаслідок інциденту існує різниця між двома записами часу, перевага віддається часу старту на СД, якщо інакше не вирішать Спортивні Комісари.

## **34. ВИКЛЮЧЕННЯ ЧЕРЕЗ ЗАПІЗНЕННЯ**

### **34.1. 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 60 хвилин, призведе до виключення екіпажу з ралі Директором гонки. При підрахунку часу для такого виключення береться до уваги тільки фактичний час запізнення, а не час пеналізації (10 секунд за 1 хвилину). Втім екіпажі можуть прийняти Рестарт за системою Супер-Ралі згідно умов Статті 48. При обчисленні часу виключення застосовується фактичний час, а не час штрафу (10 секунд за 1 хвилину).

### **34.2. Передчасне прибуття**

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

### **34.3. Повідомлення про виключення**

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

## **35. КОНТРОЛІ ПЕРЕГРУПУВАНЬ**

### **35.1 Процедура входу до парку Регрупуінгу**

**35.1.1.** Прибувши на ці пости контролю регрупуінгу, екіпажі отримують інструкції щодо їхнього часу старту. По тому вони повинні провести свої автомобілі безпосередньо в Закритий Парк. Двигуни мають бути вимкнені, а екіпажі повинні залишити Закритий Парк.

**35.1.2.** Якщо парк перегрупування не перевищує 15 хвилин, екіпажі можуть залишатися в цьому парку перегрупування.

### **35.2. Процедура виходу з парку Ренормінгу**

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

---



## **СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ**

### **36. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

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

#### **36.1. Хронометраж**

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

#### **36.2. Виїзд на СД Спостерігачів ФАУ**

При виконанні своїх обов'язків в'їзд Спостерігачів ФАУ на трасу спеціальної ділянки має бути щонайпізніше за 30 хвилин до часу старту автомобіля траси (безпеки) (автомобіль №00). Делегат безпеки ФАУ 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.

#### **36.3. Евакуація гелікоптером**

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

## **37. ПОЧАТОК СПЕЦІАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ**

### **37.1. Пост Старту СД**

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

### **37.2. Процедура старту**

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

### **37.3. 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.

### **37.4. Відкладений старт через помилку екіпажу**

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

**37.4.2.** Про будь-який екіпаж, який відмовляється стартувати на Спеціальну Ділянку вчасно та згідно з чергою, встановленою для цього екіпажу, буде повідомлено Спортивним Комісарам незалежно від того, відбулася Спеціальна Ділянка чи ні.

**37.4.3.** Будь-який автомобіль, що не здатен стартувати протягом 20 секунд після сигналу старту, буде виключений та негайно прибраний до безпечного місця.

### **37.5. Затримка СД**

Якщо проведення СД було затримано більш ніж на 20 хвилин, щонайменше один «автомобіль траси (курсу) 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.

### **37.6. Помилковий старт (фальстарт)**

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

1-е порушення: 10 секунд;

2-е порушення: 1 хвилина;

3-е порушення: 3 хвилини;

наступні порушення: на розсуд Спортивних Комісарів.

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

### **37.7. Стартовий інтервал**

**37.7.1.** Порядок старту повинен бути прописаний в Додатковому Регламенті етапу.

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

**37.7.3.** 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.

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

- На першу секцію – щонайменше для всіх перших водіїв списку водіїв пріоритету ФІА або ФАУ, 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.

## **38. ФІНІШ СПЕЦІАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ**

### **38.1. Фінішна лінія**

Спеціальні Ділянки закінчуються фінішем з ходу. Зупинку між жовтим попереджувальним знаком та знаком «СТОП» заборонено. Про будь-яке порушення буде повідомлено Спортивним Комісарам. Хронометраж буде вестись на фінішній лінії з використанням фотофінішу з друкуючим приладом та буде дубльований хронометрами, що не мають друкуючого приладу. Повинні вестись два окремі протоколи хронометражу фінішу, основного та дублюючого хронометражного приладу. В разі виходу з ладу електронного фіксуючого приладу, Спортивні Комісари мають право підбити підсумки даної СД за протоколами резервного (дублюючого) хронометражу. На фініші Спеціальних Ділянок хронометристи повинні розташовуватись на рівні лінії хронометражу, яку відмічено знаком с картатим прапором на червоному тлі.

## **39. ПОСТ СТОП**

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 знака «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 екіпажа, а час буде записано в наступній зоні нейтралізації або на контролі регрупінгу. Судді на посту «СТОП» повинні забезпечити табло результатів з записами часу проходження СД.

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

## **40. ПЕРЕРИВАННЯ СД**

**40.1.** Коли проходження спеціальної ділянки буде остаточно зупинено до проходження останнього екіпажу з будь-якої причини, класифікація ділянки може бути встановлена шляхом

встановлення екіпажам, яких стосуються обставини переривання, найгіршого часу, реалізованого до зупинки гонки.

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

**40.3.** Застосування цього положення залишається у компетенції виключно Колегії Спортивних Комісарів після представлення Дирекцією Змагання звіту про мотиви переривання.

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

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

## **41. БЕЗПЕКА УЧАСНИКІВ РАЛІ**

### **41.1. Екіпіровка 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 Глава III – Екіпіровка Водіїв.

### **41.2. Знаки SOS / ОК**

**41.2.1.** Кожна дорожня книга повинна містити перед останньою обкладинкою (в згорнутому вигляді) розміру А-4 червоний знак «SOS» та на обороті зелений знак «ОК».

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

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

**41.2.4.** 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.

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

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

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

### **41.3. Повідомлення про нещасний випадок**

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

## **41.4. Червоний трикутник**

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

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

## **41.5. Використання жовтих прапорів**

**41.5.1.** Якщо водії проходять повз розгорнутий жовтий прапор, вони повинні негайно збавити швидкість та зберігати цю швидкість до кінця СД, а також дотримуватися вказівок дорожніх комісарів та пілотів 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.

**41.5.2.** Екіпажам, яким було показано жовтий прапор, буде надано штучний час на даній СД, згідно процедурам, викладеним в Статті 40.

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

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

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

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

## **41.6. Пост жовтого прапору 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.

## **42. СУПЕР СД**

### **42.1. Характеристики ССД**

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

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

### **42.2. Проведення ССД**

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

### **42.3. План безпеки**

Окремий План Безпеки має бути наданий ФАУ для схвалення призначеними Спостерігачем та Делегатом безпеки ФАУ. Зони для ЗМІ повинні бути ясно ідентифіковані.

### **42.4. Порядок старту**

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

---

## **ЗАКРИТИЙ ПАРК**

### **43. ПРАВИЛА ЗАКРИТОГО ПАРКУ**

#### **43.1. Застосування**

Автомобілі підкорюються правилам Закритого Парку:

**43.1.1.** З моменту, коли автомобілі в'їжджають в зону регрупування або в зону кінця Дня, й до моменту, коли вони залишають її;

**43.1.2.** З моменту, коли автомобілі в'їжджають в зону контролю, й до моменту, коли вони залишають її;

**43.1.3.** З моменту, коли автомобілі досягнуть кінця ралі, й до моменту, коли Спортивні Комісари дозволять відкрити Закритий Парк.

#### **43.2. Персонал, що має доступ в ЗП**

**43.2.1.** 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.

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

#### **43.3. Штовхання автомобіля в ЗП**

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

#### **43.4. Автомобільні чохли (покриття)**

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

### **44. РЕМОНТ В ЗАКРИТОМУ ПАРКУ**

#### **44.1. Інструкції щодо ремонту**

**44.1.1.** 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.

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

#### **44.2. Заміна скла**

**44.2.1.** Як виняток, під наглядом відповідних комісарів або технічних контролерів, екіпаж може замінити лобове або заднє скло з можливістю допомоги 3 членів команди. Ці роботи повинні бути закінчено до часу старту, в іншому разі буде накладено пеналізацію відповідно до Статті 44.1.2.

**44.2.2.** Якщо для заміни скла необхідне рихтування кузова, буде застосовано Статтю 44.1.2.

---

## **СТАРТ ТА РЕ-СТАРТ**

### **45. УРОЧИСТИЙ СТАРТ**

Церемонія відкриття має бути організована таким чином, щоб покращити сприяння та підвищити інтерес доспортивного змагання прихильників автоспорту, місцевих жителів та представників ЗМІ. Стартовий інтервал та порядок церемоніального старту – на розсуд організатора. Розклад та місце

церемонії повинні бути означені в Додатковому Регламенті ралі та в інформаційних матеріалах про змагання.

## **46. ЗОНА СТАРТУ**

### **46.1. Старт ралі**

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

### **46.2. Старт Дня**

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

## **47. СТАРТОВИЙ ПОРЯДОК ТА ІНТЕРВАЛИ**

### **47.1. Порядок надання стартових номерів на етапі Чемпіонату**

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

**клас N 4 та «Super 2000-Rally», клас Y12, клас A 7, клас A 6, клас N 3, клас N 2, клас N 1, клас Y11, клас Y10, клас Y9.**

В останню чергу розподіляються стартові номери серед екіпажів, заявки яких прийняті Організатором додатково після публікації попереднього списку заявлених екіпажів, але стартові номери такі екіпажі отримують після екіпажів з попередніх списків заявлених екіпажів. При наявності у складі будь-якого класу екіпажів, де першими водіями заявлені водії списків пріоритету ФІА та ФАУ, такі екіпажі отримують найменші стартові номери даної групи. Водії списків пріоритетів інших національних Федерацій (при наявності відповідного письмового підтвердження від національної федерації) отримують стартові номери одразу за водіями списку пріоритету ФІА і ФАУ.

### **47.2. Публікація списків заявлених екіпажів зі стартовими номерами**

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

### **47.3. Перерозподіл водіїв**

Спортивні Комісари етапів Чемпіонату України з ралі, для забезпечення безпеки мають можливість в окремих випадках міняти порядок старту – як на старті ралі, так і після проведення регрупування, відповідно до Статті 141 МСК. Водії пріоритету, які подали заявку після закінчення терміну прийому заявок, повинні стартувати, після можливого перерозподілу Спортивними Комісарами, після останнього водія пріоритету в своїй заліковій групі

### **47.4. Вимоги для зміни порядку старту**

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

### **47.5. Порядок старту на 1 День**

Порядок старту на 1 День визначається стартовими номерами, у порядку зростання, з урахуванням можливого перерозподілу порядку старту Спортивними Комісарами.

### **47.6. Стартовий порядок на наступні Дні**

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

### **47.7. Стартові інтервали в 1 та наступні Дні**

**47.7.1.** На старті ралі водії пріоритету матимуть стартовий інтервал щонайменше 2 хвилини, в тому числі автомобілі пріоритету в молодших класах. Протягом наступних днів перші 10 водіїв матимуть інтервал щонайменше 2 хвилини.

**47.7.2.** Всі інші автомобілі стартуватимуть з інтервалом щонайменше 1 хвилина.

## **48. РЕ-СТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ**

### **48.1. Загальні вимоги**

**48.1.1.** Будь-які екіпажі, що не в змозі закінчити День, можуть прийняти Ре-старт в ралі на початку наступного Дня. Якщо екіпажі не бажають прийняти Ре-старт, вони мають заповнити відповідну форму сходу, яка знаходиться в задній частині Дорожньої книги та якомога швидше передати її організатору, щонайпізніше до початку засідання Спортивних Комісарів.

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

**48.1.3.** В разі виключення, згідно Статті 34 даного Регламенту, учасники ралі можуть прийняти Ре-старт наступного Дня. Штраф Часу буде застосовано від КЧ, на якому відповідний учасник ралі перевищив часовий максимум, дозволений за запізнення.

**48.1.4.** Будь-які екіпажі, які зійшли в останній День, не будуть класифіковані.

### **48.2. Штрафи**

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

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

## **49. РЕМОНТ ДО РЕ-СТАРТУ**

### **49.1. Місце сервісу та дозволений час**

**49.1.2.** Немає ніяких обмежень на сервіс автомобілів екіпажів, що зійшли, але їхні автомобілі повинні знаходитися в Закритому Парку щонайменше за 4 години до старту наступного Дня.

### **49.2. Технічна Інспекція відремонтованих автомобілів**

**49.2.1.** Для Ре-старту наступного Дня відремонтований автомобіль повинен пройти огляд Техкомісаром.

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

**49.2.3.** Заміна двигуна протягом ралі після старту 1 Дня не дозволяється.

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

---

## **СЕРВІС**

### **50. СЕРВІС – ЗАГАЛЬНІ УМОВИ**

#### **50.1. Загальні вимоги**

**50.1.1.** Протягом всього ралі повинен бути один Парк Сервісу, в якому рекомендується обслуговувати й тестову ділянку.

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

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

## **50.2. Виконання сервісних робіт**

Протягом всього ралі, починаючи з першого КЧ, сервіс автомобілів, що змагаються, може здійснюватись 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.

## **50.3. Обмеження по персоналу команди та сервісному персоналу**

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

- В Парках Сервісу та в Віддалених Зонах Сервісу, а також для одного члена команди на автомобіль в Зоні мийки;
- В місцях, дозволених Бюлетенем;
- На СД (від жовтого знака на початку КЧ і до знаку СТОП в кінці СД);
- В місцях очікування спортивними автомобілями на КЧ входу в Парки Регрупування, Накопичувальні парки, входу у Віддалені Зони Сервісу або Парки Сервісу, або всередині Парку Регрупування, 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.

## **51. ПАРКИ СЕРВІСУ**

### **51.1. Розклад Парків Сервісу**

Часи знаходження кожного автомобіля в Парку Сервісу мають бути наступними:

**51.1.1.** 15 хвилин до 1-ої СД кожного Дня:

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

**51.1.2.** 30 хвилин між двома групами СД.

**51.1.3.** 45 хвилин наприкінці 1 і 2 Днів (за 3-денного ралі).

**51.1.4.** 10 хвилин перед процедурою Фінішу на розсуд Організатора.

### **51.2. Ідентифікація Парків Сервісу**

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

### **51.3. Швидкість в Парках Сервісу**

Швидкість руху автомобілів в Парках Сервісу не повинна перевищувати **30 км/год**; перевищення цього обмеження призведе до пеналізації, яку застосовують Спортивні Комісари.

### **51.4. Заходи безпеки в Парках сервісу.**

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

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



## **52. ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ДОПУЩЕНІ В ПАРКИ СЕРВІСУ**

### **52.1. Кількість автомобілів сервісу**

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

### **52.2. Допоміжні автомобілі (Auxiliary)**

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

## **53. ЗЛИВ ПАЛЬНОГО З БАКА ТА ЗАПРАВКА В ПАРКУ СЕРВІСУ**

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.

## **54. ГНУЧКИЙ (КОВЗАЮЧИЙ) СЕРВІС - 45'**

### **54.1 Загальні вимоги**

Гнучкий (ковзаючий) сервіс 45' дозволяє переміщення конкуруючого автомобіля з ЗП до суміжного Парку Сервісу (із загальною межею) з контролем в'їзду та виїзду.

### **54.2. Проведення Гнучкого сервісу та розклад**

**54.2.1.** Для проведення гнучкого сервісу 45' екіпажу можуть увійти в ЗП протягом часу, встановленого Статтею 33.2.11 даного Регламенту.

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

**54.2.3.** Автомобіль, що змагається, може доставити уповноважений представник Учасника тільки одного разу від ЗП до Парку Сервісу та навпаки, дотримуючись усіх формальностей відмітки карт часу та пов'язаних з цим штрафів.

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

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

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

## **55. ВІДДАЛЕНІ ЗОНИ СЕРВІСУ (RSZ)**

### **55.1. Загальні вимоги**

На розсуд Організатора та після узгодження з Комітетом ралі, може бути створено Віддалені Зони Сервісу, які мають:

- Дотримуватись відстаней СД згідно Додатку V;
- 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 55.3;
- Включати 3' технічні зони перед вхідним КЧ;
- Включати зону маркування шин після КЧ виходу;

- Допускати в Зону Сервісу тільки уповноважений персонал команди згідно Статті 55.2.1., офіційних осіб ралі та ЗМІ з відповідними перепустками.

## **55.2. Кількість персоналу команди**

**55.2.1.** В Віддаленій Зоні Сервісу наступний персонал може працювати з автомобілем (ями):

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

**55.2.2.** 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.

## **55.3. Обладнання та інструменти, що допускаються**

**55.3.1.** В Віддаленій Зоні Сервісу не допускається використання домкратів, стендів шасі, рамп, гайковертів, динамометричних ключів, ручних інструментів та простої води. Обслуговуючий персонал може використовувати тільки те обладнання та інструменти, які знаходяться на борту автомобіля, що змагається. Можна використовувати інструмент з акумулятором та будь-яке необхідне освітлення. Можуть використовуватись листи основи (покриття на землю). Проста вода може бути додана до автомобільних систем, для яких використовуються бачки, що заповнюються.

**55.3.2.** Дозволяється зв'язок автомобіля, що змагається, за допомогою кабелю з комп'ютером, який розташований поза Віддаленою Зоною Сервісу.

**55.3.3.** Дозволяється використовувати пристрої додаткового освітлення в Віддалених Зонах Сервісу. Пристрої додаткового освітлення можуть транспортуватися до RSZ в автомобілі сервісу.

## **55.4. RSZ перепустки на транспортний засіб**

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

---

## **ПАЛЬНЕ – ДОЗАПРАВКА**

### **56. ЗОНИ ДОЗАПРАВКИ ТА ПРОЦЕДУРА**

#### **56.1. Загальні вимоги**

**56.1.1.** Учасники можуть заправлятися тільки в заправних зонах, крім заміни паливного бака або насоса, як регламентовано в Статті 53. 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).

**56.1.2.** Всі Зони Заправки мають бути відображені в маршрутному листі та в Дорожній книзі.

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

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

**56.1.5.** Дозаправка автомобілів повинна бути організована таким чином, щоб сума дистанції ралі (в тому числі дистанції СД і секторів зв'язку) між двома послідовними Зонами Заправки не перевищувала 75 км.

## **56.2 Процедура заправки паливом**

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

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

**56.2.3.** Механікам рекомендовано бути одягненими у вогнезахисний одяг.

**56.2.4.** Відповідальність за заправку покладено тільки на учасника.

**56.2.5.** Під час заправки двигуни повинні бути вимкнені.

**56.2.6.** Під час заправки екіпажу рекомендовано знаходитися поза автомобілем; втім, якщо він залишається всередині, ремені безпеки повинні бути розстібнутими та двері відчиненими.

**56.2.7.** Тільки для надання допомоги в заправці автомобіля, два члени команди даного екіпажу можуть отримати доступ в цю зону.

**56.2.8.** Механіки, що виконують дозаправку, повинні мати при собі вогнегасник, спеціально призначений для гасіння горючої рідини, із загальною місткістю вогнегасного складу щонайменше 2 кг.

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

## **57. ПАЛЬНЕ, ЩО ВИКОРИСТОВУЄТЬСЯ**

Повинні використовуватись лише товарні сорти пального.

---

## **АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ, РЕЄСТРАЦІЯ**

### **58. РЕЄСТРАЦІЯ**

**58.1.** 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.

**58.2.** Присутність членів екіпажу на реєстрації не є обов'язковою.

**58.3.** Видача маршрутних документів на ознайомлення відбувається після закінчення процедури реєстрації.

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

### **59. АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ**

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

- перевірку заявочних форм,
- перевірку ліцензій Учасників та Водіїв;
- перевірку документів, які надають право на керування транспортними засобами Водіями;
- перевірку реєстраційних документів на автомобіль;
- 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;
- надання нещодавніх фотокарток для Карти ідентифікації.

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

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

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

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

---

## **ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ**

### **60. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

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

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

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

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

**60.5.** Будь-який екіпаж, який відмовився надати автомобіль на будь-який техогляд протягом ралі, буде виключений зі змагання рішенням Спортивних Комісарів.

### **61. ДО СТАРТУ**

#### **61.1. Омологаційні форми**

Екіпажі повинні представити повну та завірену печаткою форму омологацію автомобіля.

#### **61.2. Ідентифікація**

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

#### **61.3. Граничний термін Технічної Інспекції**

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 відмовитись від старту.

#### **61.4. Представлення автомобілів**

**61.4.1.** Заявлений автомобіль може бути представлений на Технічній Інспекції представником команди.

**61.4.2.** 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.

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

#### **61.5. Розклад**

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

### **62. ПРОТЯГОМ РАЛІ**

#### **62.1. Додаткові перевірки**

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

## **62.2. Відповідальність екіпажів**

**62.2.1.** Учасник відповідає за технічну відповідність свого автомобіля під час всієї тривалості ралі.

**62.2.2.** Якщо ідентифікаційні марки (див. Статтю 61.2.) нанесені, тільки екіпаж відповідає за зберігання цілісності цих марок до кінця ралі. В разі їхньої втрати буде зроблено доклад Спортивним Комісарам.

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

**62.2.4.** Факт будь-якого обману, який буде викрито, в тому числі надання оригінальних та недоторканих ідентифікаційних марок, які було порушено або підроблено, буде повідомлений Спортивним Комісарам.

## **63. ФІНАЛЬНІ ПЕРЕВІРКИ**

### **63.1. Фінальний ЗП**

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

### **63.2. Вибір автомобілів**

Повний технічний контроль, який включає розборку автомобілів, може бути здійснено на розсуд Комісарів, які діють офіційно, або внаслідок протесту, або за рекомендацією Директора ралі Спортивним Комісарам.

### **63.3. Компоненти, які підлягають перевірці**

На фінальній Технічній Інспекції здійснюються перевірки на основі рішення Спортивних Комісарів, яке прийняте за рекомендацією Технічного Делегата ФАУ.

### **63.4. Час, відведений для фінальної ТІ**

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

### **63.5. Відстрочена поглиблена фінальна ТІ**

У випадку подання учасником 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 номерною пломбою з відміткою в техпаспорті ФАУ.

Рішення про відстрочення перевірки на останньому етапі Чемпіонату не приймається.

**63.5.1.** Зняття номерної пломби здійснюється виключно уповноваженим представником ФАУ, який направляється за письмовим запитом та за рахунок учасника.

#### **63.5.2.** При знятті пломби уповноважений представник ФАУ здійснює перевірку:

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

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

**63.5.3.** При виявленні, при перевірці уповноваженим представником ФАУ невідповідності автомобіля в об'ємі, визначеному п. 63.5.2., результати попередніх етапів для цього екіпажу будуть анульовані, враховуючи етап, на якому було встановлено пломбу, в порядку, встановленому ФАУ.

**63.5.4.** При виявленні, при перевірці уповноваженим представником ФАУ 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.

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

---

## **ШИНИ ТА КОЛЕСА**

### **64. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

#### **64.1. Відповідність**

Всі шини повинні відповідати вимогам даної Статті у поєднанні з Додатком V.

#### **64.2. Формовані шини**

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

#### **64.3. Контроль**

Технічний Комітет ФАУ 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.

#### **64.4. Зони заміни шин**

Зони маркування колеса/шини повинні бути розташовані на виході зон, в яких дозволено заміну шин. З єдиною метою допомагати маркуванню шин один член команди для кожного екіпажу може отримати доступ до цієї зони.

#### **64.5. Пристрої для підтримки працездатності шини**

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.

#### **64.6. Дорожні секції**

На дорожніх секціях, де немає СД, можуть використовуватись не зареєстровані зразки шин.

#### **64.7. Симетричність малюнка протектора**

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

#### **64.8. Затримка СД**

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

#### **64.9. Шиповані шини**

Шиповані шини заборонено з 01.04 по 31.10 кожного року. Регламентация шипів та методи контролю повинні бути викладені в Додатковому Регламенті.

#### **64.10. Запасні колеса**

Всі автомобілі можуть мати максимум 2 запасних колеса.

#### **64.11. Обробка шин**

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

#### **64.12. Диски**

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

---

## **МЕХАНІЧНІ КОМПОНЕНТИ**

### **65. ДВИГУНИ**

#### **65.1. Заміна двигуна**

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

#### **65.2. Пломбування двигунів**

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

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

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

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

#### **65.3. Пломбування турбокомпресорів**

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

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

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

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

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

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

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

**65.3.8.** Вищезгадані правила також обов'язкові для всіх автомобілів, компресори яких не обладнані повітряним обмежувачем (Рестріктором). В цьому разі компресори мають бути перевірені тільки задля підрахунку їх.

### **66. ТРАНСМІСІЯ**

#### **66.1 Пломбування трансмісії**

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

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

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

**66.1.4.** Всі компоненти буде ідентифіковано спортивним номером автомобіля (наприклад: Номер автомобіля 1 – Коробка передач 1, запасна коробка передач 1R).

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

**66.1.6.** Коробки передач та диференціали можуть бути змінені в будь-якому Парку Сервісу за умови, що Директор ралі 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.

---

## ТЕСТ

### 67. ТЕСТ

#### 67.1. Загальні вимоги

В п'ятницю має бути організовано Тестову ділянку. Розклад роботи Тестової ділянки має бути опубліковано в Додатковому Регламенті або Бюлетені. Кількість проїздів під час роботи Тестової ділянки не обмежено.

#### 67.2. Проведення тесту

**67.2.1.** Траса Тестової ділянки, довжиною 2 – 3 км, повинна бути організована у відповідності до вимог до СД, який проводиться протягом ралі, та має дотримуватись всіх засобів по забезпеченню безпеки, в тому числі екіпіровки екіпажів.

**67.2.2.** Дорожнє покриття траси Тестової ділянки не повинно точно відповідати дорожньому покриттю траси ралі.

**67.2.3.** Траса Тестової ділянки не може використовуватись як СД або частина СД в маршруті ралі, за винятком використання як ССД.

**67.2.3.** Тривалість роботи Тестової ділянки дорівнюватиме щонайменше двом годинам. При цьому, тестування автомобілів не повинно плануватись менше ніж за 12 годин до старту ралі.

---

## ПРЕС-ЦЕНТР

### 68. ПРЕС-ЦЕНТР ЕТАПУ ЧЕМПІОНАТУ

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

- надання необхідної документації, додаткового регламенту;
- надання списку заявлених екіпажів з вказаним часом старту першого автомобіля;
- надання схем СД, схеми розташування об'єктів ралі та місць для роботи представників ЗМІ;
- надання графіку роботи гелікоптерів або іншого транспорту для роботи ЗМІ;
- перелік осіб, присутніх на конференціях, прес-релізи;
- контактні телефони прес-аташе змагання;
- 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 книги результатів ралі;
  - надання інформації про джерела та спосіб отримання інформації;
  - проведення інструктажу з техніки безпеки під час автомобільног змагання.
- 

## **РЕЗУЛЬТАТИ ТА АДМІСТРАТИВНІ ВИМОГИ ПІСЛЯ ЗМАГАННЯ**

### **69. РЕЗУЛЬТАТИ РАЛІ**

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

#### **69.1. 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.

#### **69.2. Публікація результатів**

Протягом ралі повинні послідовно публікуватися відповідні класифікації:

**69.2.1.** Неофіційні класифікації: класифікації, що поширюються Організатором протягом Дня.

**69.2.2.** Часткові неофіційні класифікації: класифікації, які публікуються по закінченні Дня.

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

**69.2.4.** Офіційна фінальна класифікація: класифікація, затверджена Спортивними Комісарами.

**69.2.5.** В разі затримки публікації результатів новий час публікації повинен бути афішований на офіційній дошці (ках) для оголошень.

#### **69.3. Рівність на етапі Чемпіонату**

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.

#### **69.4 Справедливе и неупереджене висвітлення**

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

## **70. СПІРНІ ПИТАННЯ, ПРОТЕСТИ ТА АПЕЛЯЦІЇ**

### **70.1. Процедура прийняття рішень в спірних питаннях**

**70.1.1.** Будь-яке порушення Учасниками та Екіпажами даного регламенту та/або іншої регламентації ФАУ карається пеналізацією.

**70.1.2.** 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.

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

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

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

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

**70.1.7.** Директор ралі зобов'язаний передати заяву Учасника на розгляд Спортивним Комісарам, якщо прийняття рішення стосовно даного питання відноситься до їхньої компетенції.

## **70.2. Подача протесту або апеляції**

Всі протести та/або апеляції повинні бути подані у відповідності до Статей МСК ФІА та НСК ФАУ. Кожен протест повинен подаватися у письмовій формі, підписаний володарем ліцензії учасника. Протести подаються Директору змагання. За відсутності Директора змагання протести подаються Офіцеріві по зв'язку з учасниками або будь-кому зі Спортивних Комісарів. Протести подаються:

- проти прийняття заявки – не пізніше двох годин після закінчення передстартового контролю автомобілів,

- проти рішення Технічного Комісара або контролера – протягом 1 години після винесення цього рішення,

проти помилок або порушень, здійснених протягом змагання з питань відповідності (невідповідності) автомобіля вимогам або класифікації, встановленій по закінченню змагання – подається протягом 30 хвилин після публікації попередніх офіційних результатів. Забороняється внесення протестів по рішенням, винесеним суддями лінії старту, суддями фінішу або суддями факту по суті виконання ними своїх службових обов'язків (ст. 149 НСК ФАУ). Учасники можуть подавати апеляції відносно прийнятих рішень у відповідності з розділом XIII НСК ФАУ. Для збереження за собою права на апеляцію учасник зобов'язаний протягом години після опублікування цього рішення повідомити Спортивних Комісарів про намір опротестувати їхнє рішення.

## **70.3. Внесок при поданні протесту**

Розмір внеску учасника при поданні протесту - 1000 грн.

## **70.4. Депозит**

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

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

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

## **70.5. Витрати**

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

**70.5.2.** Якщо протест необґрунтований або витрати, пов'язані з його розглядом, підтверджені технічним комісаром, перевищують за суму депозиту, різницю вносить учасник, що вніс протест. Якщо витрати менші, різниця повертається.

## **70.6. Апеляція**

Внесок при поданні апеляції у ФАУ – 1000 грн.

Внесок при поданні апеляції у ФІА - 6 000 євро (тільки під час проведення міжнародних змагань).

## **71. ПРОТОКОЛИ – ЗАКЛЮЧНА ДОПОВІДЬ**

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

## **72. ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ РАЛІ**

### **72.1. Церемонія подіуму**

**72.1.1.** Змагальна частина ралі закінчиться на КЧ Фінішу, на вході в зону Фінішу, звідки й буде починатися церемонія подіуму.

**72.1.2.** Обов'язковими атрибутами нагородження переможців та призерів змагання, включеного у залік Чемпіонату України, є наявність у місці проведення нагородження Державного прапора України, прапора ФАУ. На місці проведення нагородження (подіум, арка тощо) повинно бути розміщено зареєстровану емблему ФАУ розміром не менше 50X50 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, місце проведення, дата.

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

**72.1.4.** Час, місце і процедура прибуття для нагородження учасників змагання встановлюється у Додатковому регламенті та Програмі змагання.

### **72.2 Вручення призів**

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

**72.2.2.** Нагородження переможців змагання повинно проводитися згідно програми змагань за попередніми результатами, що не враховують результати заключного технічного огляду. За умови невідповідності остаточних результатів попереднім, учасники змагань, які неправомірно отримали нагороди та дипломи, повинні повернути їх організатору.

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

**72.2.4.** 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 та у відповідності до МСК ФІА, НСК ФАУ та іншими регламентуючими документами ФІА та ФАУ.

## **73. ЩОРІЧНЕ ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ ФАУ**

### **73.1. Вимоги до присутності**

Обов'язкова присутність на щорічній Церемонії вшанування Чемпіонів, яку проводить ФАУ: Присутність переможців та призерів Чемпіонату на урочистому нагородженні Чемпіонів обов'язкова.

### **73.2. Відсутність**

За винятком випадків форс-мажору, будь-яка відсутність потягне за собою штраф, накладений ФАУ.

---

**КУБОК УКРАЇНИ З РАЛІ  
2010 р.  
ЗАГАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ**

**ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА**

1. Загальні умови Кубку
2. Визначення
3. Учасники
4. Члени екіпажів
5. Критерії для водіїв пріоритету

**ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ**

6. Автомобілі, що мають право брати участь у змаганнях
7. Класи
8. Процедура заявки
9. Заявочний внесок

**СТРАХУВАННЯ**

10. Страхове покриття

**КУБОК ТА ПРИНЦИП НАРАХУВАННЯ  
ОЧОК**

11. Вимоги до Кубку
12. Нарахування очок в індивідуальному заліку Кубку
13. Нарахування очок в командному заліку Кубку
14. Рівність очок в Кубку

**ОФІЦІЙНІ ОСОБИ**

15. Офіційні особи та делегати
16. Процедура вибору маршруту
17. Характеристики змагання

**ДОКУМЕНТАЦІЯ, ІНФОРМАЦІЯ ТА  
РОЗКЛАДИ**

18. Загальні вимоги
19. Додатковий регламент
20. Дорожня книга (легенда)
21. Легенда сервісу
22. План безпеки
23. Карти часу
24. Книга результатів

**ІДЕНТИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛІВ**

25. Розподіл номерів
26. Номери змагань
27. Прізвища водія та штурмана

**РЕКЛАМА**

28. Реклама

**ДОРОЖНІЙ РУХ**

29. Дотримання правил руху
30. Ознайомлення

**КОНТРОЛІ**

31. Контролі – загальні вимоги
32. Контролі проходження
33. Контроль часу
34. Виключення через запізнення

35. Контролі перегрупувань

**СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ**

36. Загальні вимоги
37. Початок спеціальної ділянки
38. Фініш спеціальної ділянки
39. Пост стоп
40. Переривання СД
41. Безпека учасників ралі
42. Супер СД

**ЗАКРИТИЙ ПАРК**

43. Правила закритого парку
44. Ремонт в закритому парку

**СТАРТ ТА РЕ-СТАРТ**

45. Урочистий старт
46. Зона старту
47. Стартовий порядок та інтервали
48. Ре-старт після сходу
49. Ремонт до ре-старту

**СЕРВІС**

50. Сервіс – загальні умови
51. Парки сервісу
52. Транспортні засоби, допущені в парки сервісу
53. Злив пального з бака та заправка в парку сервісу
54. Гнучкий (ковзаючий) сервіс - 45'
55. Віддалені зони сервісу (rsz)

**ПАЛЬНЕ - ДОЗАПРАВКА**

56. Зони дозаправки та процедура
57. Пальне, що використовується

**АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ,  
РЕЄСТРАЦІЯ**

58. Реєстрація
59. Адміністративні перевірки

**ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ**

60. Загальні вимоги
61. До старту
62. Протягом ралі
63. Фінальні перевірки

**ШИНИ ТА КОЛЕСА**

64. Загальні вимоги

**МЕХАНІЧНІ КОМПОНЕНТИ**

65. Двигуни
66. Трансмсія

**ТЕСТ**

67. Тест

## **ПРЕС-ЦЕНТР**

68. Прес-центр етапу Кубку

## **РЕЗУЛЬТАТИ ТА АДМІСТРАТИВНІ ВИМОГИ ПІСЛЯ ЗМАГАННЯ**

69. Результати ралі

70. Спірні питання, протести та апеляції

71. Протоколи – заключна доповідь

72. Вручення призів ралі

73. Щорічне вручення призів ФАУ

### **ДОДАТКИ**

Додаток I	Знаки
Додаток II	Стандартні документи ФАУ
Додаток III	Безпека
Додаток IV	Водії Пріоритету
Додаток V	Шини
Додаток VI	Інформаційне забезпечення
Додаток VII	Схеми ретардерів
Додаток VIII	Розташування номерів та реклами
Додаток X	Офіцер по зв'язку з учасниками

---

## **ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА**

### **1. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ КУБКУ**

#### **1.1. Загальні вимоги**

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

**1.1.2.** ФАУ при необхідності вносить доповнення до цього Регламенту та повідомляє про них у Офіційних бюлетенях ФАУ. Якщо за 14 днів до старту ралі Організатором не буде отримано від ФАУ Свідоцтво Організатора на проведення змагання, з його розміщенням на офіційному сайті ралі, чи висновки Заключної інспекції з питань безпеки будуть негативними, етап буде відмінено без права перенесення на нову дату.

#### **1.2. Застосування**

**1.2.1.** Тільки ФАУ може дозволити окремі відхилення від положень даного Регламенту. Про будь-яке порушення цієї регламентації буде повідомлено Спортивним Комісарам, які можуть накласти пеналізацію згідно Статей 152 и 153 НСК. Будь-який випадок, що не передбачено даним Регламентом, буде вивчено Спортивними Комісарами, і тільки вони уповноважені прийняти рішення (Стаття 141 НСК).

**1.2.2.** Протягом ралі Директор змагання відповідає за застосування цього Регламенту та Додаткового Регламенту ралі. Він повинен інформувати 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 Кубку, з положеннями даного Регламенту та Стандартного Регламенту змагання, діють положення даного Регламенту та Стандартного Регламенту.

### **1.3. Кількість етапів**

Кубок складається щонайбільше з одинадцяти попередніх змагань та фінального змагання. Дата і місце проведення змагань публікуються у Календарному плані автомобільних змагань України. ФАУ має право на заміну запланованого етапу, який не може бути проведеним.

### **1.4. Граничні терміни подання заявок на проведення етапу Кубка**

Заявку на проведення етапу Кубка наступного року буде прийнято до розгляду, якщо її подано до **1 вересня** поточного року, крім випадків, які визнані ФАУ форс-мажором.

### **1.5. Офіційна мова**

Для всіх ралі Кубку ФАУ офіційною мовою має бути українська. Регламентуючі документи друкуються українською мовою для всіх етапів Кубку України.

### **1.6.Інтерпретація**

Тільки ФАУ уповноважений вирішувати будь-які розбіжності, що можуть виникнути при виконанні даного Регламенту.

### **1.7. Дата застосування**

Цей Регламент набирає чинності з 1 січня 2010 року.

## **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 ФАУ або Спортивними Комісарами, крім можливих змін маршруту або програми ознайомлення, для чого Бюлетені можуть випускатися Директором змагання.

### **2.2. Учасник ралі**

Фізична або юридична особа, яка володіє ліцензією Учасника та має право заявити екіпаж для участі в ралі. Учасник може призначити свого Представника -володаря ліцензії учасника фізичної особи для взаємодії з Організатором та Офіційними особами ралі. Представник повинен надати письмове підтвердження власних повноважень від Учасника.

### **2.3. Екіпаж**

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

### **2.4. День**

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

### **2.5. Секції**

Всі частини ралі між:

- стартом ралі або Дня та першим регрупінгом;
- двома послідовними регрупінгами;
- останнім регрупінгом та фінішем Дня або ралі.

### **2.6. Накопичувальний Парк**

Знаходиться під режимом Закритого Парку, але власники перепусток ЗМІ та персонал команд з відповідними перепустками мають доступ в даний Парк.

### **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.

## **2.8. Нейтралізація**

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

## **2.9. Сервіс**

Сервіс буде визначений як незаборонені роботи на автомобілі, що змагається, за винятком випадків, коли їх обмежено даним Регламентом.

## **2.10. Заборонений сервіс**

Використання або отримання екіпажем будь-яких виробничих матеріалів (твердих або рідких, крім питної води, яку надано організатором), запасних частин, інструментів та обладнання, крім тих, які транспортуються на борту цього автомобіля, що змагається, або присутність персоналу команди як визначено Статтею 50.3.

## **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. Розклад ознайомлення**

Розклад часу, який опубліковано в Додатковому Регламенті або Бюлетені, протягом якого екіпажі можуть ознайомитися з маршрутом ралі.

## **2.13. Регрупування (Перегрупування)**

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

## **2.14. Початок змагання**

Будь-яке ралі починається з адміністративної перевірки та/або Технічної інспекції, та закінчується після:

- закінчення терміну подання протестів або апеляцій або закінчення слухань;
- закінчення адміністративної перевірки та контролю після фінішу, які проводяться у відповідності з Кодексом.

## **2.15. Супер СД**

ССД – Спеціальна Ділянка, частина змагання, призначена для проведення в присутності великої кількості глядачів та передбачає можливість одночасного старту більш ніж одного автомобіля. Довжина Супер СД повинна бути між 1,5 км та 5 км.

## **2.16. Карта часу**

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

## **2.17. Суддя факту**

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

## **3. УЧАСНИКИ**

**3.1.** До участі у Кубку допускаються володарі національних або міжнародних ліцензій водія категорій "C0", "C1", "D0", "D1", "Д-юніор" та володарі національних або міжнародних ліцензій учасника категорій "MC", "MI", "NK", "NI", виданих ФАУ, внесених у Реєстр володарів ліцензій ФАУ та дійсних у поточному році. Володарі ліцензій повинні мати документи згідно НСК ФАУ та інших регламентуючих документів ФАУ.

**3.2.** До участі у національному змаганні може бути допущено володаря ліцензії, яку видано іншою ASN, однак у випадку, якщо дане змагання входить до заліку національного Кубку, класифікації та очок в національному Кубку він не отримує.

**3.3.** Водії можуть брати участь у Кубку в індивідуальному заліку, та входити до складу команд, у заліку команд.

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

#### **4. ЧЛЕНИ ЕКІПАЖІВ**

**4.1.** 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.

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

**4.3.** Всередині автомобіля повинна знаходитись форма, видана Організатором – «Ідентифікаційна карта», яка містить нещодавні фотокартки (6 x 4 см), прізвища та імена обох членів Екіпажу, а також інформацію про автомобіль (марка, модель, державний реєстраційний номер) та залікову групу, в якій заявлено даний Екіпаж. Ідентифікаційну карту повинно бути добре видно ззовні з правого боку автомобіля. За відсутності у встановленому місці ідентифікаційної карти Екіпаж буде виключено з ралі.

#### **5. КРИТЕРІЇ ДЛЯ ВОДІЇВ ПРІОРИТЕТУ**

**5.1.** До списку пріоритету ФАУ долучаються перші водії, при виконанні нижчеперелічених вимог. Список водіїв пріоритету ФАУ на 2010 рік публікується в Додатку **IV** до Загального Регламенту Кубку України з ралі 2010 р.

**5.2.** В порядку, встановленому ФАУ до списку пріоритету ФАУ долучаються:

- Водії, які мають залікові очки в Чемпіонатах світу ФІА останніх двох років;
- Переможці і призери етапів Чемпіонату та Кубка Європи або рівнозначних змагань інших континентів останніх двох років.
- Переможці і призери міжнародних змагань з ралі, включених в календар ФІА останніх двох років;
- Переможці та призери Чемпіонату України з ралі в абсолютному заліку останніх двох років.

---

#### **ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ**

##### **6. АВТОМОБІЛІ, ЩО МАЮТЬ ПРАВО БРАТИ УЧАСТЬ У ЗМАГАННЯХ**

**6.1.** До участі у заліках Кубку України з ралі допускаються легкові автомобілі внесені у Національний реєстр спеціальних механічних транспортних засобів для автомобільного спорту наступних груп:

- „**A**” та „**N**” - автомобілі, які відповідають омологаційній формі ФІА та вимогам ФІА (додаток „J” до МСК ФІА), та

- „**Y**”, - сертифіковані ФАУ автомобілі, (які відповідають сертифікаційній формі ФАУ) та технічним вимогам ФІА (додаток „J” до МСК ФІА), в тому числі омологаційній формі ФІА, дія якої закінчилась на день проведення передстартового контролю.

Сертифікація автомобілів, які мали омологацію в минулому, може відбуватися автоматично на підставі омологаційних форм ФІА що втратили свою чинність.

**6.2.** До змагань в абсолютному заліку допускаються такі автомобілі:

- автомобілі групи „**A**” з об'ємом двигуна до 2000 см<sup>3</sup> включно, в т.ч. підготовлені за вимогами «**Super 2000 Rally**»;
- автомобілі групи „**N**” з об'ємом двигуна до 3500 см<sup>3</sup> включно;
- автомобілі групи „**Y**” з об'ємом двигуна до 4000 см<sup>3</sup> включно;



**6.3.** До змагань в окремих класах допускаються такі автомобілі:

- **клас N 4** - автомобілі групи „N” з об’ємом двигуна від 2000 см<sup>3</sup> до 3500 см<sup>3</sup> включно та автомобілі підготовлені за вимогами «**Super 2000 Rally**»;
- **клас N 3** - автомобілі групи „N” з об’ємом двигуна до 2000 см<sup>3</sup> включно;
- **клас N 2** - автомобілі групи „N” з об’ємом двигуна до 1600 см<sup>3</sup> включно;
- **клас N 1** - автомобілі групи „N” з об’ємом двигуна до 1400 см<sup>3</sup> включно;
- **клас A 7** - автомобілі групи „A” та групи „N” з об’ємом двигуна до 2000 см<sup>3</sup> включно; (крім автомобілів що підготовлені за вимогами «**Super 2000 Rally**»)
- **клас A 6** - автомобілі групи „A” та групи „N” з об’ємом двигуна до 1600 см<sup>3</sup> включно; (в тому числі.автомобілі підготовлені за вимогами «**кіт-кар 1600**»)
- **клас Y 12** - автомобілі групи „Y” з об’ємом двигуна до 4000 см<sup>3</sup> включно;
- **клас Y 11** - автомобілі групи „Y” з об’ємом двигуна до 2000 см<sup>3</sup> включно;
- **клас Y 10** - автомобілі групи „Y” з об’ємом двигуна до 1600 см<sup>3</sup> включно;
- **клас Y 9** - автомобілі групи „Y” з об’ємом двигуна до 1400 см<sup>3</sup> включно;

## **7. КЛАСИ**

### **7.1. Зміна класу**

Якщо під час Технічної Інспекції виявлено, що автомобіль не відповідає заявленій групі та/або класу, його може бути переведено до відповідної групи та/або класу рішенням Спортивних Комісарів, за рекомендацією Технічного комісара.

### **7.2. Класи**

Змагання у окремому класі допускається, якщо у цьому класі допущено не менше 5 автомобілів.

У випадку, якщо такої кількості автомобілів в класі не заявлено, учасників буде переведено до вищого класу відповідної групи. При цьому, автомобілі класу **N 3** будуть переведені до класу **A7**.

---

## **ЗАЯВКИ**

## **8. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ**

### **8.1. Кількість прийнятих заявок**

Максимальну кількість учасників етапу Кубка буде визначено в Додатковому Регламенті, але не менше 40 автомобілів.

### **8.2. Подача заявочної форми**

Після затвердження у встановленому порядку Додаткового Регламенту Організатор змагання, включеного у залік Кубка, за місяць до старту змагання публікує на офіційному сайті ФАУ ([www.fau.in.ua](http://www.fau.in.ua)), та на сайті комітету ралі ([www.rally-ua.org](http://www.rally-ua.org)), Додатковий Регламент змагання і єдину офіційну форму ФАУ для можливості подачі заявки на участь у змаганні.

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

### **8.3. Подача командної заявочної форми**

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

### **8.4. Останній строк подачі заявок**

Попередня заявка повинна бути подана не пізніше ніж за 8 діб до початку змагань.

### **8.5. Відмова в прийомі заявочної форми**

Організатор має право відмовити у прийомі заявки без вказування причин (ст. 74 НСК ФАУ), однак не може відмовити водію, що посів місце у Чемпіонатах України з ралі останніх двох років. Якщо організатор змагання відмовляє учаснику у прийомі його заявки, він повинен протягом 48 годин повідомити про це учасника, який подав заявку (якщо необхідно, зробити це через ФАУ), а також проінформувати ФАУ.

## **8.6. Виправлення в заявочній формі**

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

## **8.7. Дозвіл ASN**

Для іноземних учасників, водіїв та штурманів повинний бути дозвіл згідно Статті 70 МСК.

## **8.8. Заміна учасника та/або члена екіпажу**

Заміну учасника дозволено до дати закриття прийому заявок. Одного члена екіпажу може бути замінено за дозволу:

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

Тільки ФАУ може дозволити заміну обох членів екіпажу.

## **8.9. Гарантії учасника та членів екіпажу**

Заявка є договором між Учасником та Організатором. Заявка зобов'язує Учасника взяти участь в ралі, а Організатора – виконати по відношенню до Учасника всі положення НСК ФАУ, даного Регламенту та Додаткового Регламенту ралі. Фактом подання заявки учасник і водій підтверджують знання МСК ФІА, НСК ФАУ, даного та Додаткового Регламентів, приймають встановлені умови без обмежень, зобов'язуються виконувати всі правила і вимоги МСК ФІА, НСК ФАУ, офіційних осіб змагання та Організатора. Організатор не несе відповідальності за збитки та пошкодження, які спричинено Учасникам та їхньому майну, за винятком випадків, що прямо передбачені даним Регламентом. Всі Екіпажі беруть участь в ралі на свій власний ризик. Своім підписом в заявочній формі Учасник 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 ФАУ, Організатора, Офіційних осіб та інших учасників ралі.

## **8.10. Прийняття заявочної форми**

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.

## **9. ЗАЯВОЧНИЙ ВНЕСОК**

### **9.1 Оголошення заявочного внеску.**

**9.1.1.** Розмір заявочного внеску встановлюється Організатором ралі та вміщується в Додатковий Регламент

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

### **9.2. Обмеження розміру заявочного внеску**

Розмір внеску не повинен перевищувати:

- За кожний заявлений екіпаж у індивідуальному заліку 2500 грн.
- За кожний заявлений екіпаж у командному заліку 500 грн.

### **9.3. Повернення заявочного внеску**

Заявочний внесок повністю повертається:

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

### **9.4. 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.

### **9.5. Пізні сплати заявочного внеску**

При сплаті заявочного внеску після дати закриття прийому заявок, внесок збільшується на 25 відсотків. При сплаті заявочного внеску менш ніж за 72 години до початку змагань, внесок збільшується на 50 відсотків.

### **9.6. Сплата заявочного внеску на етапі Кубка**

- Заявочний внесок вноситься на користь Організатора ралі.
- 5% від суми стартових внесків, Організатори направляють для забезпечення діяльності Комітету ралі ФАУ.

### **9.7. Додаткові внески Організатору змагань.**

Додаткові заявочні внески Організатору змагань, які визначені даним регламентом та додатковим регламентом етапу, повинні бути внесені до старту екіпажу в ралі під загрозою відмови у старті.

---

## **СТРАХУВАННЯ**

### **10. СТРАХОВЕ ПОКРИТТЯ**

#### **10.1. Опис страхового покриття**

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

#### **10.2. Покриття цивільної відповідальності Організатора**

**10.2.1.** Організатор ралі забезпечує покриття цивільно-правової відповідальності власників автомобілів учасників змагання за шкоду життю, здоров'ю та майну третіх осіб у розмірі не менше 500 000 грн.

**10.2.2.** 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.

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

#### **10.3. Винятки зі страхового покриття**

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

#### **10.4. Індивідуальне страхове покриття**

Кожен член екіпажу повинен мати страховий поліс від нещасного випадку на суму щонайменше 50 000 грн.

---

## **КУБОК ТА ПРИНЦИП НАРАХУВАННЯ ОЧОК**

### **11. ВИМОГИ КУБКУ**

#### **11.1. Класифікація Кубка в індивідуальному заліку**

Кубок та кожне змагання, включене у залік Кубка, як його етап (далі «змагання») проводиться в абсолютному заліку, та у залікових класах (далі «класах»): N 4, N3, N2, N1, A7, A6, U12, U11, U10, U9 згідно даного Регламенту. Звання Володаря Кубка України з ралі серед водіїв (других водіїв – штурманів) у абсолютному заліку або у заліковому класі присвоюється, та наступні місця визначаються за найбільшою сумою очок, набраних водіями на трьох кращих попередніх змаганнях, включених у залік Кубка, та фінальному змаганні. Якщо на всіх змаганнях стартувало менше ніж **10 водіїв** у певному класі, водію, який набрав найбільшу кількість очок, присвоюється звання Переможця Кубка України і нагороджуються тільки водії, що посіли 1 та 2 місце, а якщо стартувало менше ніж 7 водіїв у певному класі, нагороджується тільки екіпаж, що посів 1 місце.

### 11.2. Класифікація Кубку в командному заліку

В командному заліку Кубку беруть участь команди, які подали заявку для участі щонайменше в одному етапі

До участі у змаганні, на етапі Кубку, допускаються команди які мають обов'язкові документи, але з наступними кількісними обмеженнями у складі в одному змаганні: не менше двох та не більше трьох екіпажів, у будь-яких класах. Кубок у командному заліку вважається таким, що не відбувся, якщо в ньому взяли участь менше 4 команд.

### 11.3. Класифікації етапів Кубку

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

- класифікація екіпажів у абсолютному заліку;
- класифікація екіпажів у кожному заліковому класі;
- класифікація командного результату серед команд.

### 11.4. Відміна ралі Кубку

Будь-яке ралі Кубку, яке було відмінено, не буде включено до Кубку наступного року, крім випадків форс-мажору, належним чином визнаного ФАУ.

### 11.5. Рапорт Спостерігача

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

### 11.6. Змагання-кандидати

Ралі-кандидат в Кубок повинно дотримуватися Регламенту Кубку України, якщо ФАУ не прийме іншого рішення.

### 11.7. Кількість проведених етапів Кубку

Кубок в абсолютному заліку та у певному заліковому класі вважається таким, що не відбувся, якщо у відповідному заліку відбулося менше чотирьох змагань.

## 12. НАРАХУВАННЯ ОЧОК В ІНДИВІДУАЛЬНОМУ ЗАЛІКУ КУБКУ

Водій може брати участь у змаганнях, включених у залік Кубку, на власний розсуд. В залік ідуть три кращих результати на попередніх змаганнях та результати фінального змагання. Водіям за виборені місця присвоюються очки за таблицями:

#### - в абсолютному заліку:

<b>Місце</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
<b>очки</b>	150	120	90	75	60	45	30	25	20	17	14	12	10	8	6	5	4	3	2	1

#### - в заліковому класі:

<b>Місце</b>	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Очки</b>	100	80	60	50	40	30	20	10

На фінальному змаганні очки нараховані за таблицями подвоюються..

Якщо з форс-мажорних обставин змагання припинено, коли пройдено від 51% до 60% загальної дистанції спеціальних ділянок, водій одержує 50% від кількості очок, встановлених таблицею. Якщо пройдено менше 51% загальної дистанції спеціальних ділянок – змагання вважається таким, що не відбулося.

## 13. НАРАХУВАННЯ ОЧОК В КОМАНДНОМУ ЗАЛІКУ КУБКУ

**13.1.** Першість на кожному змаганні серед команд визначається по найбільшій кількості очок, набраних 2 і менше кращими екіпажами. При цьому до уваги беруться очки нараховані в заліковому класі та 20% очок які нараховані в абсолютному заліку.

**13.2.** У Кубку першість серед команд визначається по найбільшій сумі очок, набраних ними на трьох кращих попередніх етапах Кубку та на фінальному змаганні.

## **14. РІВНІСТЬ ОЧОК В КУБКУ**

### **14.1. Водії та штурмани**

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

### **14.2. Команди**

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

---

## **ОФІЦІЙНІ ОСОБИ**

### **15. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ТА ДЕЛЕГАТИ**

#### **15.1. Спортивні Комісари**

Список Спортивних Комісарів завжди повинен складатися з трьох членів. Двоє з них призначаються ФАУ, в тому числі й Голова, а третій призначається Організатором ралі з переліку Офіційних осіб, затвердженого ФАУ. Повинен бути постійний відповідний зв'язок між Спортивними Комісарами та Директором гонки. Щонайменше один зі Спортивних Комісарів повинен знаходитись поблизу Штабу Ралі для прийняття оперативних рішень.

#### **15.2. Делегати ФАУ**

Наступні Делегати можуть бути призначені ФАУ:

##### **15.2.1. Технічний Делегат ФАУ**

Технічний Делегат ФАУ буде підтримувати постійний зв'язок з Директором ралі і буде Головним Техкомісаром (Головою Технічної Комісії), відповідальним за усі технічні питання.

##### **15.2.2. Делегат Безпеки ФАУ**

Делегат безпеки ФАУ який відповідає за контроль безпеки глядачів та ЗМІ на ралі. Він має повноваження затримати початок СД максимум на 30 хвилин, якщо він вважає умови безпеки незадовільними.

#### **15.3. Спостерігач ФАУ**

Спостерігач ФАУ розгляне всі аспекти ралі та заповнить відповідну форму звіту Спостерігача ФАУ.

#### **15.4. Офіцер по зв'язку з учасниками ралі (CRO)**

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

#### **15.5. Інші офіційні особи**

Директор змагання, Технічний комісар і Головний секретар на етапи Кубку України з ралі запрошуються Організатором з числа осіб, затверджених у порядку, встановленому ФАУ Для забезпечення роботи Колегії Спортивних Комісарів, Організатором повинен бути виділений спеціальний секретар (Секретар КСК), який відповідає за підготовку і публікацію офіційних документів, що видаються КСК.

## **16. ПРОЦЕДУРА ВИБОРУ МАРШРУТУ**

### **16.1. Загальні вимоги**

Вибір трас СД, які використовуються в ралі, знаходиться під відповідальністю Організатора ралі, який повинен не використовувати дороги, що не відповідають регламентації або рекомендаціям ФАУ. Безпека має головне значення при виборі СД. При виборі маршруту ралі необхідно уникати шляхів, які можуть мати високу щільність руху глядачів. Для визначення придатності траси ралі запроваджуються обов'язкові попередні, головні і заключні інспекції ходу підготовки Організаторами їх етапів з боку ФАУ. Інспекцію будуть проводити відряджені ФАУ представники. Попередня і заключні інспекції (а при необхідності – і головна інспекція) проводяться з виїздом на місце проведення змагання представників ФАУ. Організатор етапу повинен забезпечити для проведення інспекції автомобіль, обладнаний приладом для виміру дистанції. У разі відповідності траси ралі вимогам Кубка України поточного року на основі проведеної в даному році інспекції, попередня інспекція траси може не проводитися. Організатор етапу повинен представити всі звіти про проведення інспекції, а також інформацію про виправлення недоліків, виявлених інспекціями, членам Колегії Спортивних Комісарів, Делегату безпеки ФАУ, Спостерігачу ФАУ, на організаційному засіданні КСК.

### **16.2. Попередня інспекція**

Попередня інспекція траси обов'язкова:

**16.2.1.** Для ралі, заявлених у Кубок уперше;

**16.2.2.** У випадку коли дистанції запланованих трас СД не використовувались раніше на змаганнях статусу етапів Кубків, Кубків та Серій ФАУ;

**16.2.3.** Якщо якість проведення цих ралі була визнана ФАУ таким, що не відповідає статусу Кубку у минулому році, або за оцінкою офіційного Спостерігача ФАУ і відповідного до неї рішення ФАУ.

**16.2.4.** Для вирішення питання про включення ралі в календар Кубка України наступного року, попередня інспекція траси наступного року, представниками ФАУ, має бути проведена у термін, погоджений з Організатором і ФАУ, але щонайпізніше до 1 вересня поточного року.

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

### **16.3. Головна інспекція**

**16.3.1.** Повідомлення Організаторів усіх змагань, які включені до календарного плану Кубку України з ралі наступного року, про час і можливість проведення головної інспекції траси їхнього етапу, буде надіслане Комітетом ралі до 1 листопада поточного року.

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

**16.3.3.** При проведенні головної інспекції, Організатор етапу повинен надати представникам ФАУ наступну документацію:

- Документи про дозвіл органів влади на проведення змагань ;
- Проект Додадкового Регламенту;
- Проект плану безпеки;
- Проект легенди ралі;
- Проекти розкладу руху першого автомобіля;
- Схеми організації, закритих і сервісних парків;
- Карти траси ралі та СД.

**16.3.4.** Звіт про висновки інспекції буде направлений організатору етапу та ФАУ протягом 10-ти днів після її проведення.

**16.3.5.** Організатор етапу повинен після проведення головної інспекції виправити недоліки вказані у звіті, при необхідності доопрацювати вище перелічені документи, і на підставі висновку

заключної інспекції отримати Свідоцтво Організатора від ФАУ та розмістити його для доступу Учасників у порядку, встановленому ФАУ на офіційному сайті ралі, вказаному в Додатковому Регламенті.

#### **16.4. Заключна інспекція**

Заключна інспекція траси проводиться представниками ФАУ в терміни погоджені між організатором і ФАУ, але не пізніше 14 днів до старту. При проведенні заключної інспекції, Організатором етапу повинна бути надана підготовлена для проведення змагань доопрацьована документація, траса ралі, а також легенда і План безпеки ралі.

#### **16.5. Рапорт Інспектора ФАУ**

**16.5.1.** У своєму рапорті Інспектора можуть:

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

**16.5.2.** Рапорт інспекції ФАУ та включення будь-якої СД до етапу Кубка України ніяким чином не гарантує або не має на увазі, що цю СД можна вважати безпечною.

#### **16.6. Дотримання офіційного маршруту та спортивної програми.**

**16.6.1.** Крім випадків форс-мажору, Директор ралі повинен контролювати повне дотримання затвердженого та інспектованого маршруту.

**16.6.2.** Будь-які нові зауваження, що виникли раніше або під час проведення ралі, мають бути прийняті до уваги, якщо вони санкціонуються Делегатом Безпеки ФАУ.

### **17. ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗМАГАННЯ**

#### **17.1 Загальні вимоги**

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

#### **17.2 Тривалість Дня**

**17.2.1** Максимальна тривалість Дня не повинна перевищувати 18 годин водіння для будь-якого Екіпажа. До цього часу може бути додано щонайбільше 3 години для регрупування.

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

#### **17.3 Обмеження швидкості**

**17.3.1.** Середня швидкість на дорожніх секторах залишається на розсуд організатора, але при цьому завжди мають виконуватись ПДР України. Ця швидкість повинна бути відображена в дорожній книзі.

**17.3.2.** Максимальна середня швидкість на спеціальних ділянках не повинна перевищувати 130 км/год. У випадку перевищення середньої швидкості спеціальна ділянка не повинна у подальшому використовуватись для змагання.

#### **17.4 Конфігурація змагання**

Загальна дистанція ралі не повинна перевищувати загальну довжину Спеціальних ділянок більше ніж в 3,5 рази

#### **17.5.Дорожнє покриття**

Допускається проведення ралі на одному типі покриття.

#### **17.6. Спеціальні Ділянки**

Загальна довжина спеціальних ділянок повинна дорівнювати щонайменше 70 км. Будь-який відрізок траси ралі не повинен включатися в спеціальну ділянку більше трьох разів в одному напрямку руху. Найбільша довжина кожної швидкісної ділянки не повинна перевищувати 20 км +20%, за винятком СД, на які отримано спеціальний дозвіл ФАУ.

## **17.7. Ретардери на Спеціальних Ділянках**

**17.7.1.** На трасах СД можливо застосування ретардерів тільки при виконанні організатором наступних зобов'язань:

- Ретардер повинен вільно проглядатися зі спортивного автомобіля на відрізьку не менше 200 метрів;
- Ретардер повинен бути відмічений в легенді із роз'ясненням в Додатковому Регламенті або в Бюлетені щодо матеріалу, який застосовано для використання;
- Під час ознайомлення з СД ретардер має бути чітко відмічений на місцевості ( фарбою на асфальті, конусами або чимось іншим на ґрунті) таким чином, щоб під час ознайомлення були зрозумілі геометричні параметри проїзду;
- На місці встановлення ретардера, при проведенні СД, повинен знаходитись комісар, який має радіозв'язок з Директором змагання.

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

## **17.8. Програма ралі**

**17.8.1.** Кожне змагання, яке включено до заліку Кубку, має бути організовано таким чином, щоб від початку ознайомлення з трасою змагань до нагородження переможців проходило не більш ніж 2 дні.

**17.8.2.** Етапи Кубку повинні проводитись за наступним графіком:

### **Субота**

- 07.30 – 18.00      Ознайомлення з трасою за розкладом;  
09.00 – 17.30      Адміністративна та технічна перевірки;

### **Неділя**

- 08.00                Старт ралі  
14.00                Фініш ралі  
16.00                Публікація офіційних попередніх результатів  
17.00                Урочиста церемонія фінішу за попередніми результатами.  
20.00                Затвердження результатів, проведення необхідних технічних перевірок.  
                          Остаточне нагородження учасників.  
                          Даний розклад є орієнтовним та надається виключно для прикладу.

**17.8.3.** Відхилення від цих правил можливі виключно з дозволу комітету ралі ФАУ.

## **17.9. Прес-конференції**

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

## **17.10. Передстартова прес-конференція**

В передстартовій прес-конференції повинні брати участь офіційні особи ралі (як мінімум директор змагання, Начальник траси та інші учасники ралі на розсуд організатора).

## **17.11. Заключна прес-конференція**

В заключній прес-конференції повинні брати участь призери ралі в абсолютному заліку і (бажано) переможці всіх залікових груп.

---

## **ДОКУМЕНТАЦІЯ, ІНФОРМАЦІЯ ТА РОЗКЛАДИ**

### **18. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

#### **18.1. Документація етапу Кубку**

**18.1.1.** Організатор етапу Кубку України з ралі повинен забезпечити до старту змагань випуск друкованої продукції для глядачів, яка включає в себе схему траси, графік змагання, пам'ятку безпеки, перелік екіпажів, а також іншу інформацію на розсуд Організатора.



**18.1.2.** Протягом змагання Організатор етапу повинен забезпечити публікацію прес-релізів про хід ралі, в тому числі: перед стартом, по закінченні кожного Дня і після фінішу ралі.

### **18.2. Стандартні документи ФАУ**

Додатковий Регламент, карти часу, дорожня книга, форма заявки, а також протоколи результатів мають відповідати документам стандарту ФАУ (див. Додаток **II**).

### **18.3. Інформаційний сайт етапу Кубку**

**18.3.1.** На інформаційному сайті ралі мають бути опубліковані:

- Програма та Додатковий Регламент змагання;
- Карта траси ралі;
- Маршрутний лист ралі;
- Прес-релізи, випущені Організатором.
- Інші офіційні документи ралі, в тому числі списки екіпажів і класифікацій;
- Бюлетені та публічні рішення КСК

Як виняток, по узгодженню з ФАУ, сторінка етапу Кубку може бути відкрита на офіційних сайтах ФАУ та Комітету Ралі.

**18.3.2.** На інформаційному сайті ралі мають бути опубліковані результати проходження екіпажами Спеціальних Ділянок в режимі «on-line».

### **18.4. Мова**

Різні документи, особливо Додатковий Регламент та Бюлетені, мають бути написані українською мовою.

### **18.5. Емблема Кубку**

Назва Кубку України з ралі ФАУ та офіційна приписана емблема ФАУ повинні бути розташовані на обкладинці Додаткового Регламенту, на будь-яких Бюлетенях і на першій сторінці неофіційних та офіційних результатів.

## **19. ДОДАТКОВИЙ РЕГЛАМЕНТ**

### **19.1. Загальні вимоги**

**19.1.1.** Кожен етап Кубку 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.

**19.1.2.** Додатковий Регламент повинен випускатись окремою книгою формату А-5 та видаватись кожному екіпажу на передстартовій адміністративній перевірці.

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

**19.1.4.** У Додатковий регламент етапу Кубку України може бути включено окремий залік іншого багато етапного змагання, в тому числі кубків автомобільних виробників, загальний регламент якого затверджується ФАУ за поданням Комітету ралі.

### **19.2. Розклад**

**19.2.1.** Дві копії затвердженого Організатором проекту Додаткового регламенту (та його електронна копія) який готується Організатором на основі Стандартного регламенту етапу Кубку України з ралі, повинні надійти у ФАУ не пізніше ніж за 2 місяці до 1 Дня змагання.

**19.2.2.** Протягом двох тижнів після отримання проекту Додаткового Регламенту, ФАУ повідомить організатора про будь-які зміни, які повинні бути внесені, завізувати його та дозволити його публікацію, в порядку, встановленому ФАУ.

**19.2.3.** Додатковий Регламент, карта траси ралі і розклад руху першого автомобіля повинні бути опубліковані щонайпізніше за 1 місяць до дати старту ралі.

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

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

### **19.3. Доповнення до Додаткового Регламенту – Бюлетені**

**19.3.1.** Бюлетені можуть бути випущені:

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

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

**19.3.3.** Бюлетені повинні бути пронумеровані та датовані. Учасники ралі (або члени екіпажів) повинні підтвердити отримання Бюлетенів підписом, крім випадків, коли це фізично неможливо протягом ралі.

## **20. ДОРОЖНЯ КНИГА (ЛЕГЕНДА)**

### **20.1. Обов'язковий маршрут**

Всі екіпажі отримають Легенду, яка містить докладний опис обов'язкового маршруту, якого необхідно дотримуватись. Будь-яке відхилення буде доведено до відома Спортивних Комісарів, які можуть накласти пеналізацію аж до виключення.

### **20.2. Відхилення від маршруту на СД**

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

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

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

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

### **20.3. Готовність**

Легенда ралі повинна бути затверджена ФАУ не пізніше ніж за 1 місяць до дати старту ралі. Легенда повинна випускатись окремою книгою формату А-5, і видаватись кожному екіпажу на передстартовій адміністративній перевірці.

## **21. ЛЕГЕНДА СЕРВІСУ**

На всіх Етапах Кубка повинна випускатись окрема легенда для автомобілів сервісу, яка повинна містити повну інформацію про маршрут їх переміщення під час ралі, а також маршрути руху автомобілів від штабу ралі до місця проведення всіх технічних перевірок і тестового відрізка (можна у вигляді детальної карти або карти-схеми). Легенда для автомобілів сервісу випускається окремою книгою формату А-5 і видається кожному екіпажу на передстартовій адміністративній перевірці в кількості 2-х примірників.

## **22. ПЛАН БЕЗПЕКИ**

Найперший проект Плану Безпеки має бути представлений до ФАУ та Делегатові Безпеки ФАУ щонайпізніше за 2 місяці до 1 Дня ралі. Цей проект повинен включати:

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

## **23. КАРТИ ЧАСУ**

### **23.1. Компоновка**

**23.1.1.** Ця карта має надавати одну сторінку на дорожній сектор та одну сторінку на Спеціальну Ділянку. 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.

**23.1.2.** Обов'язкове застосування Контрольних карт (корнетів), які відповідають формі, наведеній у Додатку II. Листи контрольних карт повинні бути самокопіюючими, з метою, аби їх копії залишалися екіпажу після здачі або заміни контрольної карти.

### **23.2. Записи в Kartі часу**

Тільки відповідному маршалу дозволено робити записи в Контрольній kartі вручну або за допомогою друкуючого пристрою, за винятком граф, «які заповнює член екіпажу».

### **23.3. Відсутність окремих записів**

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

### **23.4. Норма часу**

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

### **23.5. 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 офіційний час буде київський.

### **23.6. Відповідальність**

Кожен екіпаж:

- Несе виключну відповідальність за свою Kartу часу;
- Відповідає за надання Контрольної карти на різних контролях та за точність записів;
- Відповідає за будь-які записи, які зроблено в його Kartі Часу. Відповідно, екіпаж зобов'язаний надавати свою Kartу часу комісарам в необхідний час та перевіряти правильність часу, який було записано.

• В разі непогодження з часом, який було записано комісарами на будь-якому посту, член екіпажу зобов'язаний 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.

### **23.7. Невідповідність**

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

## **24. КНИГА РЕЗУЛЬТАТІВ**

Після закінчення ралі Організатор повинен забезпечити можливість отримання всіма учасниками і акредитованими на ралі представниками засобів масової інформації «Книги результатів змагання», яка повинна включати всі неофіційні попередні та остаточні класифікації, результати спеціальних ділянок, поточні та офіційні протоколи заявлених та допущених учасників, екіпажів, автомобілів та команд.

---

## **ІДЕНТИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛІВ**

### **25. РОЗПОДІЛ НОМЕРІВ**

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

### **26. НОМЕРИ ЗМАГАНЬ**

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

#### **26.1. Варіанти розміщення**

##### **26.1.1. Дверні панно**

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

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

**2.1.1.3.** Жодних позначень, відмінних від кольорової гами автомобіля, не повинно бути розміщено в межах 10 см від панно.

##### **26.1.2. Заднє вікно**

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

##### **26.1.3. 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 світло відбиваючими. Ці номери мають бути розміщені нагорі задніх бокових вікон разом з прізвищами водія та штурмана.

##### **26.1.4. Панно даху**

На даху автомобіля розміщається 1 панно розміром 50 см x 52 см, верхньою частиною в бік переду автомобіля. Матово чорні номери змагання заввишки 28 см з шириною штриха 5 см будуть розміщені на матово білому тлі розміром 50 см x 38 см.

##### **26.1.5. Переднє панно**

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

#### **26.2. Розташування номерів та реклами**

Розташування номерів та реклами вказане в Додатку VIII

## **27. ПРИЗВИЩА ВОДІЯ ТА ШТУРМАНА**

### **27.1. Задні бокові вікна**

**27.1.1.** Прізвища і національні прапори членів Екіпажу повинні бути нанесені з обох боків на задніх бокових вікнах автомобіля. Розміри літер прізвищ для першого і другого водіїв повинні бути однаковими, висота літер і національних прапорів – щонайменше 4 см і щонайбільше 10 см. Дозволено

прізвище штурмана наносити шрифтом розміром 50 мм. Написи білого кольору на прозорій основі. Шрифт Helvetica: верхній регістр для першого символу Прізвища (Імені) і решта в рядкових літерах.

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

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

**27.1.4.** 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.

## **27.2. Передні крила**

На додаток, Прізвище (Ім'я) водія та штурмана, разом з їхніми національними прапорами, повинні також бути розташовані на передніх крилах автомобіля.

---

## **РЕКЛАМА**

### **28. Реклама**

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

#### **28.1. Обмеження на рекламу**

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

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

**28.1.2.** Назва автомобільного виробника не може бути пов'язана з назвою ралі або розміщатися в обов'язковій рекламі організатора.

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

#### **28.2. Обов'язкова реклама організатора**

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

#### **28.3. Необов'язкова (додаткова) реклама організатора**

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

**28.3.2.** За відмову від додаткової реклами, яка стосується марки автомобіля, шин, палива або мастил, на учасника не може бути накладено додаткову плату за участь.

**28.3.3.** Учасники, які приймають додаткову рекламу організаторів, повинні залишити для неї місце, які вказані в Додатку до Додаткового Регламенту.

---

## **ДОРОЖНІЙ РУХ**

### **29. ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ РУХУ**

#### **29.1. Загальні правила**

**29.1.1.** Екіпажі повинні завжди дотримуватись вимог Правил Чесної Гри ФАУ .

**29.1.2.** Заборонено буксирувати, штовхати або транспортувати автомобілі, за винятком повернення автомобілів на дорогу або звільнення дороги від них.

**29.1.3.** «Обертання» можуть бути виконані тільки тоді, коли це дозволено Регламентом ралі.

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

**29.1.5.** Під час руху дорожньою секцією, забороняється використовувати для приведення в рух автомобіля, що змагається, сторонню допомогу, буксирування або транспортування. За кожне порушення накладається пеналізація до виключення.

#### **29.2. Перевищення швидкості під час ознайомлення**

**29.2.1.** Нагадуємо, що ознайомлення – це не тренування. Всі 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.

**29.2.2.** За порушення ПДР під час ознайомлення з трасою ралі встановлюються такі додаткові внески організатору змагань:

- перше порушення - 600гр,
- друге порушення - 800гр,
- третє порушення - 1000гр.
- водій, який допустив чотири порушення, не буде допущений до змагань.
- штрафи, пов'язані з порушенням ПДР, залишаються у Організатора змагань.

**29.2.3.** Інші факти порушень під час ознайомлення будуть передані Спортивним Комісарам для прийняття відповідного рішення.

#### **29.3. Перевищення швидкості під час ралі**

**29.3.1.** Перевищення швидкості під час ралі призводить до накладення пеналізації у вигляді грошового штрафу відповідно до наступної шкали:

- перше порушення - 600грн,
- друге порушення - часовий штраф 5 хвилин.
- третє порушення – виключення, яке застосовують тільки Спортивні Комісари.

#### **29.4. Правила дорожнього руху**

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

**29.4.2.** У випадку порушення правил дорожнього руху, яке було скоєне екіпажем, що бере участь в ралі, працівник ДАІ або офіційна особа, які помітили порушення, повинні інформувати про це порушника таким само чином, як і звичайних учасників дорожнього руху.

**29.4.3.** Якщо співробітник ДАІ 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.
- Факти не допускають розбіжних інтерпретацій.

### **30. ОЗНАЙОМЛЕННЯ**

Організатори всіх етапів Кубка повинні постійно вести контроль відповідності цих нижчезгаданих умов протягом вказаного періоду.

#### **30.1. Автомобілі ознайомлення**

Автомобіль, на якому проводяться ознайомлення, обов'язково повинен мати на лобовому склі емблему ралі. Можуть використовуватись автомобілі, які відповідають наступним специфікаціям, крім виключних випадків, дозвіл на які дає організатор.

#### **30.2. Загальні вимоги для всіх автомобілів ознайомлення:**

- Дозволений захист під кузовом (який відповідає регламентації для Групи N).
- Дозволені дві додаткові дорожньо - омологовані передні фари.
- Екіпаж може використовувати «легку» систему внутрішнього зв'язку (без шоломів).
- Може бути встановлено бортове навігаційне обладнання.

#### **30.3. Стандартні автомобілі**

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

#### **30.4. Підготовлені автомобілі**

- Двигун повинен бути серійно виробленим (який відповідає регламентації для Групи N).
- Коробка перемикачів передач повинна бути серійно виробленою (яка відповідає регламентації для Групи N).
- Випускна система повинна бути серійно виробленою з максимальним рівнем шуму в межах допустимого українським законодавством.
- Підвіска повинна відповідати регламентації для Групи N.
- Дозволено установку сталевого каркасу безпеки, який відповідає Статтям 253-8.1 до 8.4 Додатку J.
- Дозволені ковшеподібні сидіння.
- Диски будь-які в межах Додатку J, Групи N.

#### **30.5. Шини для автомобілів ознайомлення**

Шини, які використовуються для ознайомлення, повинні бути:

- Дорожньо-омологованими, серійно виробленими шинами для асфальту.
- Будь-якими шинами для гравію, якщо інакше не сказано в Регламенті.

#### **30.6. Обмеження ознайомлення**

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

**30.6.2.** Схема траси ралі (з виділенням доріг, на яких будуть проводиться Спеціальні ділянки але без вказаних місць старту і фінішу) також повинна бути опублікованою Організатором етапу. Будь-який водій пріоритету та/або його штурман, який відвідує регіон ралі в будь-який час, відмінний від часу проведення ралі, повинен письмово повідомити про це Організатора та ФАУ перед його відвідуванням, крім тих випадків, коли водій пріоритету / штурман мешкає в цій області.

**30.6.3.** Під час ознайомлення з трасою будь-якої спеціальної ділянки забороняється рух у напрямку, відмінному від того, який вказано у карті ознайомлення (під загрозою додаткового внеску організатору змагань 600 грн).

**30.6.4.** У виняткових випадках з дозволу ФАУ, може бути розглянуте питання про участь у змаганні учасників, задіяних у процесі підготовки етапу.

## **30.7. Проведення ознайомлення**

**30.7.1** Будь-яка спеціальна ділянка повинна бути відкрита для ознайомлення не менше ніж дві години.

**30.7.2** Ознайомлення з трасою змагань не повинно плануватися більше ніж 12 годин на добу.

**30.7.3** Ознайомлення з трасою спеціальної ділянки в двох напрямках, коли траса маршруту ралі буде проходити у зворотному напрямку згідно легенди під час проведення змагання, проводиться в різний час, чітко за розкладом, або під «конвоєм».

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

**30.7.5.** Документи щодо траси змагань повинні видаватися учасникам не пізніше ніж за дві години до офіційного початку ознайомлення.

## **30.8. Підготовка траси**

Для проведення ознайомчих днів Організаторам етапів Кубка приписано обов'язково здійснити розмітку трас СД ралі з використанням всіх знаків-символів, передбачених в легенді.

Діаметр тимчасових знаків ознайомлення щонайменше 20 см.

## **30.9. Розклад**

Ознайомлення повинно проходити згідно розкладу, встановленого організатором. Розклад повинен передбачати граничний термін здачі Контрольної Карти ознайомлення в Секретаріат. Не надання даної Контрольної Карти призведе до виключення екіпажа зі змагання рішенням Спортивних Комісарів.

## **30.10. Дотримання розкладу ознайомлення**

Після закінчення ознайомлення будь-якій особі, яка пов'язана з заявленим екіпажем будь-яким чином, заборонено пересуватися (за винятком пішої ходи) маршрутами СД ралі без спеціального дозволу від Директора змагання.

## **30.11. Кількість проїздів**

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

## **30.12. Швидкість під час ознайомлення**

Організатор може ввести обмеження швидкості на СД.

## **30.13. Сервіс під час ознайомлення**

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

## **30.14. Порухення**

Всі відмічені порушення будуть афішовані на офіційній дошці для оголошень.

---



## **КОНТРОЛІ**

### **31. КОНТРОЛІ – ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

#### **31.1. Позначення контролів**

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

#### **31.2. Захисні бар'єри**

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

#### **31.3. Зони контролю**

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

#### **31.4. Час зупинки в Зонах контролю**

Тривалість зупинки в будь-якій Зоні контролю не повинна перевищувати час, необхідний для виконання операцій контролю.

#### **31.5. Готовність до роботи**

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

**31.5.2.** Якщо Директор гонки не вирішить інакше, контролі припинять роботу через 15 хвилин після ідеального часу проходження останнього автомобіля, що змагається, плюс часу виключення (максимально допустиме запізнення, яке потягне за собою виключення з гонки), але не раніше прибуття автомобіля «мітла».

#### **31.6. Дотримання послідовності Контролів та напрямку руху**

**31.6.1.** Екіпажі зобов'язані під загрозою виключення, рішенням Спортивних Комісарів, отримати відмітку на всіх Контролях в правильній послідовності та в напрямку маршруту ралі.

**31.6.2.** Заборонено повторно в'їжджати в зону контролю.

#### **31.7. Команди (інструкції) суддів змагання (маршалів)**

**31.7.1.** Екіпажі зобов'язані підкорюватись командам відповідальних комісарів будь-яких Контролів. Відмова від цього буде приводом для повідомлення (рапорту) Спортивним Комісарам.

**31.7.2.** Всі офіційні особи Контролів мають бути чітко розпізнаними. На кожному Контролі Начальник посту повинен носити відмітний жилет.

#### **31.8. Зони ЗМІ**

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

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

### **32. КОНТРОЛІ ПРОХОДЖЕННЯ**

На цих контролях, позначених знаками, які показані в Додатку I, комісари (маршали) повинні просто поставити штамп та/або підпис в контрольній карті, не вказуючи час проходження, як тільки її буде передано екіпажем.

## **33. КОНТРОЛЬ ЧАСУ**

### **33.1. Дії**

На цих контролях комісари будуть відмічати в контрольній карті час, в який карту було передано екіпажем. Хронометраж буде вестись за повними хвилинами, що скінчились.

### **33.2 Процедура реєстрації**

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

**33.2.2.** Між вхідним знаком зони контролю та постом контролю екіпажу заборонено зупинятися з будь-яких причин або рухатися ненормально повільно.

**33.2.3.** Хронометраж та відмітка часу в контрольній карті можуть здійснюватись тільки в тому випадку, коли обидва члени екіпажу та автомобіль знаходяться в зоні контролю безпосередньо близько до столу контролю.

**33.2.4.** Час відмітки відповідає точному моменту, коли один з членів екіпажу передає контрольну карту відповідному комісару.

**33.2.5.** Далі, або вручну, або за допомогою друкуючого приладу відповідний комісар відмічає в карті дійсний час, коли було подано контрольну карту, й нічого більше.

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

**33.2.7.** 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.

**33.2.8.** Екіпаж не буде пеналізовано за передчасну відмітку, якщо автомобіль в'їхав в зону контролю протягом ідеальної хвилини відмітки або попередньої хвилини.

**33.2.9.** Екіпаж не буде пеналізовано за запізнення, якщо передача контрольної карти відповідному комісару відбувається протягом ідеальної хвилини відмітки.

**33.2.10.** 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 хвилина за хвилину або частку хвилини.

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

**33.2.12.** 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.

### **33.3. Контроль Часу, який суміщено зі стартом СД**

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

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

**33.3.2.** 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 попереднім 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 37.2.).

**33.3.3.** Якщо внаслідок інциденту існує різниця між двома записами часу, перевага віддається часу старту на СД, якщо інакше не вирішать Спортивні Комісари.

## **34. ВИКЛЮЧЕННЯ ЧЕРЕЗ ЗАПІЗНЕННЯ**

### **34.1. 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 60 хвилин, призведе до виключення екіпажу з ралі Директором гонки. При підрахунку часу для такого виключення береться до уваги тільки фактичний час запізнення, а не час пеналізації (10 секунд за 1 хвилину). Втім екіпажі можуть прийняти Рестарт за системою Супер-Ралі згідно умов Статті 48. При обчисленні часу виключення застосовується фактичний час, а не час штрафу (10 секунд за 1 хвилину).

### **34.2. Передчасне прибуття**

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

### **34.3. Повідомлення про виключення**

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

## **35. КОНТРОЛІ ПЕРЕГРУПУВАНЬ**

### **35.1 Процедура входу до парку Регрупуінгу**

**35.1.1.** Прибувши на ці пости контролю регрупуінгу, екіпажі отримають інструкції щодо їхнього часу старту. По тому вони повинні провести свої автомобілі безпосередньо в Закритий Парк. Двигуни мають бути вимкнені, а екіпажі повинні залишити Закритий Парк.

**35.1.2.** Якщо парк перегрупування не перевищує 15 хвилин, екіпажі можуть залишатися в цьому парку перегрупування.

### **35.2. Процедура виходу з парку Ренормінгу**

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

---

## **СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ**

### **36. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

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

#### **36.1. Хронометраж**

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

#### **36.2. Вїзд на СД Спостерігачів ФАУ**

При виконанні своїх обов'язків вїзд Спостерігачів ФАУ на трасу спеціальної ділянки має бути щонайпізніше за 30 хвилин до часу старту автомобіля траси (безпеки) (автомобіль №00). Делегат безпеки ФАУ може мати пізніший час вїзду 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.

### **36.3. Евакуація гелікоптером**

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

## **37. ПОЧАТОК СПЕЦІАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ**

### **37.1. Пост Старту СД**

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

### **37.2. Процедура старту**

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

### **37.3. 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.

### **37.4. Відкладений старт через помилку екіпажу**

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

**37.4.2.** Про будь-який екіпаж, який відмовляється стартувати на Спеціальну Ділянку вчасно та згідно з чергою, встановленою для цього екіпажу, буде повідомлено Спортивним Комісарам незалежно від того, відбулася Спеціальна Ділянка чи ні.

**37.4.3.** Будь-який автомобіль, що не здатен стартувати протягом 20 секунд після сигналу старту, буде виключений та негайно прибраний до безпечного місця.

### **37.5. Затримка СД**

Якщо проведення СД було затримано більш ніж на 20 хвилин, щонайменше один «автомобіль траси (курсу) 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.

### **37.6. Помилковий старт (фальстарт)**

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

1-е порушення: 10 секунд;

2-е порушення: 1 хвилину;

3-е порушення: 3 хвилини;

наступні порушення: на розсуд Спортивних Комісарів.

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

## **37.7. Стартовий інтервал**

**37.7.1.** Порядок старту повинен бути прописаний в Додатковому Регламенті етапу.

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

**37.7.3.** На етапах Кубка 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.

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

- На першу секцію – щонайменше для всіх перших водіїв списку водіїв пріоритету ФІА або ФАУ, 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.

## **38. ФІНІШ СПЕЦІАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ**

### **38.1. Фінішна лінія**

Спеціальні Ділянки закінчуються фінішем з ходу. Зупинку між жовтим попереджувальним знаком та знаком «СТОП» заборонено. Про будь-яке порушення буде повідомлено Спортивним Комісарам. Хронометраж буде вестись на фінішній лінії з використанням фотофінішу з друкуючим приладом та буде дубльований хронометрами, що не мають друкуючого приладу. Повинні вестись два окремі протоколи хронометражу фінішу, основного та дублюючого хронометражного приладу. В разі виходу з ладу електронного фіксуючого приладу, Спортивні Комісари мають право підбити підсумки даної СД за протоколами резервного (дублюючого) хронометражу. На фініші Спеціальних Ділянок хронометристи повинні розташовуватись на рівні лінії хронометражу, яку відмічено знаком с картатим прапором на червоному тлі.

### **39. ПОСТ СТОП**

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 знака «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 екіпажа, а час буде записано в наступній зоні нейтралізації або на контролі регрупінгу. Судді на посту «СТОП» повинні забезпечити табло результатів з записами часу проходження СД.

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

## **40. ПЕРЕРИВАННЯ СД**

**40.1.** Коли проходження спеціальної ділянки буде остаточно зупинено до проходження останнього екіпажу з будь-якої причини, класифікація ділянки може бути встановлена шляхом встановлення екіпажам, яких стосуються обставини переривання, найгіршого часу, реалізованого до зупинки гонки.

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

**40.3.** Застосування цього положення залишається у компетенції виключно Колегії Спортивних Комісарів після представлення Дирекцією Змагання звіту про мотиви переривання.

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

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

## **41. БЕЗПЕКА УЧАСНИКІВ РАЛІ**

### **41.1. Екіпіровка 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 Глава III – Екіпіровка Водіїв.

### **41.2. Знаки SOS / ОК**

**41.2.1.** Кожна дорожня книга повинна містити перед останньою обкладинкою (в згорнутому вигляді) розміру А-4 червоний знак «SOS» та на обороті зелений знак «ОК».

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

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

**41.2.4.** 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.

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

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

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

### **41.3. Повідомлення про нещасний випадок**

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

### **41.4. Червоний трикутник**

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

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

### **41.5. Використання жовтих прапорів**

**41.5.1.** Якщо водії проходять повз розгорнутий жовтий прапор, вони повинні негайно збавити швидкість та зберігати цю швидкість до кінця СД, а також дотримуватися вказівок дорожніх комісарів та пілотів 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.

**41.5.2.** Екіпажам, яким було показано жовтий прапор, буде надано штучний час на даній СД, згідно процедур, викладеним в Статті 40.

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

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

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

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

#### **41.6. Пост жовтого прапору 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.

### **42. СУПЕР СД**

#### **42.1. Характеристики ССД**

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

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

#### **42.2. Проведення ССД**

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

#### **42.3. План безпеки**

Окремий План Безпеки має бути наданий ФАУ для схвалення призначеними Спостерігачем та Делегатом безпеки ФАУ. Зони для ЗМІ повинні бути ясно ідентифіковані.

#### **42.4. Порядок старту**

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

---

### **ЗАКРИТИЙ ПАРК**

#### **43. ПРАВИЛА ЗАКРИТОГО ПАРКУ**

##### **43.1. Застосування**

Автомобілі підкорюються правилам Закритого Парку:

**43.1.1.** З моменту, коли автомобілі в'їжджають в зону регрупування або в зону кінця Дня, й до моменту, коли вони залишають її;

**43.1.2.** З моменту, коли автомобілі в'їжджають в зону контролю, й до моменту, коли вони залишають її;

**43.1.3.** З моменту, коли автомобілі досягнуть кінця ралі, й до моменту, коли Спортивні Комісари дозволять відкрити Закритий Парк.

## **43.2. Персонал, що має доступ в ЗП**

**43.2.1.** 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.

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

## **43.3. Штовхання автомобіля в ЗП**

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

## **43.4. Автомобільні чохли (покриття)**

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

## **44. РЕМОНТ В ЗАКРИТОМУ ПАРКУ**

### **44.1. Інструкції щодо ремонту**

**44.1.1.** 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.

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

### **44.2. Заміна скла**

**44.2.1.** Як виняток, під наглядом відповідних комісарів або технічних контролерів, екіпаж може замінити лобове або заднє скло з можливістю допомоги 3 членів команди. Ці роботи повинні бути закінчено до часу старту, в іншому разі буде накладено пеналізацію відповідно до Статті 44.1.2.

**44.2.2.** Якщо для заміни скла необхідне рихтування кузова, буде застосовано Статтю 44.1.2.

## **СТАРТ ТА РЕ-СТАРТ**

### **45. УРОЧИСТИЙ СТАРТ**

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

### **46. ЗОНА СТАРТУ**

#### **46.1. Старт ралі**

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

#### **46.2. Старт Дня**

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



## **47. СТАРТОВИЙ ПОРЯДОК ТА ІНТЕРВАЛИ**

### **47.1. Порядок надання стартових номерів на етапі Кубку**

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

**клас N 4 та «Super 2000-Rally», клас У12, клас А 7, клас А 6, клас N 3, клас N 2, клас N 1, клас У11, клас У10, клас У9.**

В останню чергу розподіляються стартові номери серед екіпажів, заявки яких прийняті Організатором додатково після публікації попереднього списку заявлених екіпажів, але стартові номери такі екіпажі отримують після екіпажів з попередніх списків заявлених екіпажів. При наявності у складі будь-якого класу екіпажів, де першими водіями заявлені водії списків пріоритету ФІА та ФАУ, такі екіпажі отримують найменші стартові номери даної групи. Водії списків пріоритетів інших національних Федерацій (при наявності відповідного письмового підтвердження від національної федерації) отримують стартові номери одразу за водіями списку пріоритету ФІА і ФАУ.

### **47.2. Публікація списків заявлених екіпажів зі стартовими номерами**

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

### **47.3. Перерозподіл водіїв**

Спортивні Комісари етапів Кубку 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 141 МСК. Водії пріоритету, які подали заявку після закінчення терміну прийому заявок, повинні стартувати, після можливого перерозподілу Спортивними Комісарами, після останнього водія пріоритету в своїй заліковій групі

### **47.4. Вимоги для зміни порядку старту**

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

### **47.5. Порядок старту на 1 День**

Порядок старту на 1 День визначається стартовими номерами, у порядку зростання, з урахуванням можливого перерозподілу порядку старту Спортивними Комісарами.

### **47.6. Стартовий порядок на наступні Дні**

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

### **47.7. Стартові інтервали в 1 та наступні Дні**

**47.7.1.** На старті ралі водії пріоритету матимуть стартовий інтервал щонайменше 2 хвилини. В разі відсутності водіїв пріоритету, першим 10 екіпажам буде надано 2х хвилинний інтервал.

**47.7.2.** Всі інші автомобілі стартуватимуть з інтервалом щонайменше 1 хвилина.

## **48. РЕ-СТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ**

### **48.1. Загальні вимоги**

**48.1.1.** Будь-які екіпажі, що не в змозі закінчити День, можуть прийняти Ре-старт в ралі на початку наступного Дня. Якщо екіпажі не бажають прийняти Ре-старт, вони мають заповнити відповідну форму сходу, яка знаходиться в задній частині Дорожньої книги та якомога швидше передати її організатору, щонайпізніше до початку засідання Спортивних Комісарів.

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

**48.1.3.** В разі виключення, згідно Статті 34 даного Регламенту, учасники ралі можуть прийняти Ре-старт наступного Дня. Штраф Часу буде застосовано від КЧ, на якому відповідний учасник ралі перевищив часовий максимум, дозволений за запізнення.

**48.1.4.** Будь-які екіпажі, які зійшли в останній День, не будуть класифіковані.

## **48.2. Штрафи**

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

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

## **49. РЕМОНТ ДО РЕ-СТАРТУ**

### **49.1. Місце сервісу та дозволений час**

**49.1.2.** Немає ніяких обмежень на сервіс автомобілів екіпажів, що зійшли, але їхні автомобілі повинні знаходитися в Закритому Парку щонайменше за 4 години до старту наступного Дня.

### **49.2. Технічна Інспекція відремонтованих автомобілів**

**49.2.1.** Для Ре-старту наступного Дня відремонтований автомобіль повинен пройти огляд Техкомісаром.

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

**49.2.3.** Заміна двигуна протягом ралі після старту 1 Дня не дозволяється.

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

---

## **СЕРВІС**

### **50. СЕРВІС – ЗАГАЛЬНІ УМОВИ**

#### **50.1. Загальні вимоги**

**50.1.1.** Протягом всього ралі повинен бути один Парк Сервісу,

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

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

#### **50.2. Виконання сервісних робіт**

Протягом всього ралі, починаючи з першого КЧ, сервіс автомобілів, що змагаються, може здійснюватись 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.

#### **50.3. Обмеження по персоналу команди та сервісному персоналу**

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

- В Парках Сервісу та в Віддалених Зонах Сервісу, а також для одного члена команди на автомобіль в Зоні мийки;
- В місцях, дозволених Бюлетенем;
- На СД (від жовтого знака на початку КЧ і до знаку СТОП в кінці СД);
- В місцях очікування спортивними автомобілями на КЧ входу в Парки Регрупування, Накопичувальні парки, входу у Віддалені Зони Сервісу або Парки Сервісу, або всередині Парку Регрупування, 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.

## **51. ПАРКИ СЕРВІСУ**

### **51.1. Розклад Парків Сервісу**

Часи знаходження кожного автомобіля в Парку Сервісу мають бути наступними:

**51.1.1.** 15 хвилин до 1-ої СД кожного Дня:

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

**51.1.2.** 30 хвилин між двома групами СД.

**51.1.3.** 45 хвилин наприкінці першого дня.

**51.1.4.** 10 хвилин перед процедурою Фінішу на розсуд Організатора.

### **51.2. Ідентифікація Парків Сервісу**

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

### **51.3. Швидкість в Парках Сервісу**

Швидкість руху автомобілів в Парках Сервісу не повинна перевищувати **30 км/год**; перевищення цього обмеження призведе до пеналізації, яку застосовують Спортивні Комісари.

### **51.4. Заходи безпеки в Парках сервісу.**

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

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

## **52. ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ДОПУЩЕНІ В ПАРКИ СЕРВІСУ**

### **52.1. Кількість автомобілів сервісу**

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

### **52.2. Допоміжні автомобілі (Auxiliary)**

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

## **53. ЗЛИВ ПАЛЬНОГО З БАКА ТА ЗАПРАВКА В ПАРКУ СЕРВІСУ**

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.

## **54. ГНУЧКИЙ (КОВЗАЮЧИЙ) СЕРВІС - 45'**

### **54.1 Загальні вимоги**

Гнучкий (ковзаючий) сервіс 45' дозволяє переміщення конкуруючого автомобіля з ЗП до суміжного Парку Сервісу (із загальною межею) з контролем в'їзду та виїзду.

### **54.2. Проведення Гнучкого сервісу та розклад**

**54.2.1.** Для проведення гнучкого сервісу 45' екіпажу можуть увійти в ЗП протягом часу, встановленого Статтею 33.2.11 даного Регламенту.

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

**54.2.3.** Автомобіль, що змагається, може доставити уповноважений представник Учасника тільки одного разу від ЗП до Парку Сервісу та навпаки, дотримуючись усіх формальностей відмітки карт часу та пов'язаних з цим штрафів.

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

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

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

## **55. ВІДДАЛЕНІ ЗОНИ СЕРВІСУ (RSZ)**

### **55.1. Загальні вимоги**

На розсуд Організатора та після узгодження з Комітетом ралі, може бути створено Віддалені Зони Сервісу, які мають:

- Дотримуватись відстаней СД згідно Додатку V;
- 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 55.3;
- Включати 3' технічні зони перед вхідним КЧ;
- Включати зону маркування шин після КЧ виходу;
- Допускати в Зону Сервісу тільки уповноважений персонал команди згідно Статті 55.2.1., офіційних осіб ралі та ЗМІ з відповідними перепустками.

### **55.2. Кількість персоналу команди**

**55.2.1.** В Віддаленій Зоні Сервісу наступний персонал може працювати з автомобілем (ями):

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

**55.2.2.** 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.

### **55.3. Обладнання та інструменти, що допускаються**

**55.3.1.** В Віддаленій Зоні Сервісу не допускається використання домкратів, стендів шасі, рамп, гайковертів, динамометричних ключів, ручних інструментів та простої води. Обслуговуючий персонал може використовувати тільки те обладнання та інструменти, які знаходяться на борту автомобіля, що

змагається. Можна використовувати інструмент з акумулятором та будь-яке необхідне освітлення. Можуть використовуватись листи основи (покриття на землю). Проста вода може бути додана до автомобільних систем, для яких використовуються бачки, що заповнюються.

**55.3.2.** Дозволяється зв'язок автомобіля, що змагається, за допомогою кабелю з комп'ютером, який розташований поза Віддаленою Зоною Сервісу.

**55.3.3.** Дозволяється використовувати пристрої додаткового освітлення в Віддалених Зонах Сервісу. Пристрої додаткового освітлення можуть транспортуватися до RSZ в автомобілі сервісу.

#### **55.4. RSZ перепустки на транспортний засіб**

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

---

## **ПАЛЬНЕ – ДОЗАПРАВКА**

### **56. ЗОНИ ДОЗАПРАВКИ ТА ПРОЦЕДУРА**

#### **56.1. Загальні вимоги**

**56.1.1.** Учасники можуть заправлятися тільки в заправних зонах, крім заміни паливного бака або насоса, як регламентовано в Статті 53. 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).

**56.1.2.** Всі Зони Заправки мають бути відображені в маршрутному листі та в Дорожній книзі.

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

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

**56.1.5.** Дозаправка автомобілів повинна бути організована таким чином, щоб сума дистанції ралі (в тому числі дистанції СД і секторів зв'язку) між двома послідовними Зонами Заправки не перевищувала 75 км.

#### **56.2 Процедура заправки паливом**

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

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

**56.2.3.** Механікам рекомендовано бути одягненими у вогнезахисний одяг.

**56.2.4.** Відповідальність за заправку покладено тільки на учасника.

**56.2.5.** Під час заправки двигуни повинні бути вимкнені.

**56.2.6.** Під час заправки екіпажу рекомендовано знаходитися поза автомобілем; втім, якщо він залишається всередині, ремені безпеки повинні бути розстібнутими та двері відчиненими.

**56.2.7.** Тільки для надання допомоги в заправці автомобіля, два члени команди даного екіпажу можуть отримати доступ в цю зону.

**56.2.8.** Механіки, що виконують дозаправку, повинні мати при собі вогнегасник, спеціально призначений для гасіння горючої рідини, із загальною місткістю вогнегасного складу щонайменше 2 кг.

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

## **57. ПАЛЬНЕ, ЩО ВИКОРИСТОВУЄТЬСЯ**

Повинні використовуватись лише товарні сорти пального.

---

## **АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ, РЕЄСТРАЦІЯ**

### **58. РЕЄСТРАЦІЯ**

**58.1.** 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.

**58.2.** Присутність членів екіпажу на реєстрації не є обов'язковою.

**58.3.** Видача маршрутних документів на ознайомлення відбувається після закінчення процедури реєстрації.

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

### **59. АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ**

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

- перевірку заявочних форм,
- перевірку ліцензій Учасників та Водіїв;
- перевірку документів, які надають право на керування транспортними засобами Водіями;
- перевірку реєстраційних документів на автомобіль;
- 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;
- надання нещодавніх фотокарток для Карти ідентифікації.

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

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

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

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

---

## **ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ**

### **60. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

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

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

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

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

**60.5.** Будь-який екіпаж, який відмовився надати автомобіль на будь-який техогляд протягом ралі, буде виключений зі змагання рішенням Спортивних Комісарів.

### **61. ДО СТАРТУ**

#### **61.1. Омологаційні форми**

Екіпажі повинні представити повну та завірену печаткою форму омологацію автомобіля.

#### **61.2. Ідентифікація**

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

#### **61.3. Граничний термін Технічної Інспекції**

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 відмовитись від старту.

#### **61.4. Представлення автомобілів**

**61.4.1.** Заявлений автомобіль може бути представлений на Технічній Інспекції представником команди.

**61.4.2.** 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.

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

#### **61.5. Розклад**

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

### **62. ПРОТЯГОМ РАЛІ**

#### **62.1. Додаткові перевірки**

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

#### **62.2. Відповідальність екіпажів**

**62.2.1.** Учасник відповідає за технічну відповідність свого автомобіля під час всієї тривалості ралі.

**62.2.2.** Якщо ідентифікаційні марки (див. Статтю 61.2.) нанесені, тільки екіпаж відповідає за зберігання цілісності цих марок до кінця ралі. В разі їхньої втрати буде зроблено доклад Спортивним Комісарам.

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

**62.2.4.** Факт будь-якого обману, який буде викрито, в тому числі надання оригінальних та недоторканих ідентифікаційних марок, які було порушено або підроблено, буде повідомлений Спортивним Комісарам.

## **63. ФІНАЛЬНІ ПЕРЕВІРКИ**

### **63.1. Фінальний ЗП**

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

### **63.2. Вибір автомобілів**

Повний технічний контроль, який включає розборку автомобілів, може бути здійснено на розсуд Комісарів, які діють офіційно, або внаслідок протесту, або за рекомендацією Директора ралі Спортивним Комісарам.

### **63.3. Компоненти, які підлягають перевірці**

На фінальній Технічній Інспекції здійснюються перевірки на основі рішення Спортивних Комісарів, яке прийняте за рекомендацією Технічного Делегата ФАУ.

### **63.4. Час, відведений для фінальної ТІ**

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

### **63.5. Відстрочена поглиблена фінальна ТІ**

У випадку подання учасником 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 номерною пломбою з відміткою в техпаспорті ФАУ.

Рішення про відстрочення перевірки на останньому етапі Кубку не приймається.

**63.5.1.** Зняття номерної пломби здійснюється виключно уповноваженим представником ФАУ, який направляється за письмовим запитом та за рахунок учасника.

**63.5.2.** При знятті пломби уповноважений представник ФАУ здійснює перевірку:

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

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

**63.5.3.** При виявленні, при перевірці уповноваженим представником ФАУ невідповідності автомобіля в об'ємі, визначеному п. 63.5.2., результати попередніх етапів для цього екіпажу будуть анульовані, враховуючи етап, на якому було встановлено пломбу.

**63.5.4.** При виявленні, при перевірці уповноваженим представником ФАУ 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.

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

---



---

## **ШИНИ ТА КОЛЕСА**

### **64. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

#### **64.1. Відповідність**

Всі шини повинні відповідати вимогам даної Статті у поєднанні з Додатком V.

#### **64.2. Формовані шини**

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

#### **64.3. Контроль**

Технічний Комітет ФАУ 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.

#### **64.4. Зони заміни шин**

Зони маркування колеса/шини повинні бути розташовані на виході зон, в яких дозволено заміну шин. З єдиною метою допомагати маркуванню шин один член команди для кожного екіпажу може отримати доступ до цієї зони.

#### **64.5. Пристрої для підтримки працездатності шини**

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.

#### **64.6. Дорожні секції**

На дорожніх секціях, де немає СД, можуть використовуватись не зареєстровані зразки шин.

#### **64.7. Симетричність малюнка протектора**

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

#### **64.8. Затримка СД**

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

#### **64.9. Шиповані шини**

Шиповані шини заборонено з 01.04 по 31.10 кожного року. Регламентация шипів та методи контролю повинні бути викладені в Додатковому Регламенті.

#### **64.10. Запасні колеса**

Всі автомобілі можуть мати максимум 2 запасних колеса.

#### **64.11. Обробка шин**

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

#### **64.12. Диски**

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

---

## **МЕХАНІЧНІ КОМПОНЕНТИ**

### **65. ДВИГУНИ**

#### **65.1. Заміна двигуна**

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

#### **65.2. Пломбування двигунів**

**65.2.1.** Перелік автомобілів, які підлягають пломбуванню на ТІ першого етапу Кубку буде опубліковано ФАУ щонайпізніше за 10 діб до першого етапу Кубку.

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

**65.2.3.** Присутність пломби на кожному наступному технічному огляді етапу Кубку є обов'язковою з занесенням відмітки у техпаспорт технічному комісару;

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

#### **65.3. Пломбування турбокомпресорів**

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

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

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

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

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

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

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

**65.3.8.** Вищезгадані правила також обов'язкові для всіх автомобілів, компресори яких не обладнані повітряним обмежувачем (Рестріктором). В цьому разі компресори мають бути перевірені тільки задля підрахунку їх.

### **66. ТРАНСМІСІЯ**

#### **66.1 Пломбування трансмісії**

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

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

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

**66.1.4.** Всі компоненти буде ідентифіковано спортивним номером автомобіля (наприклад: Номер автомобіля 1 – Коробка передач 1, запасна коробка передач 1R).

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

**66.1.6.** Коробки передач та диференціали можуть бути змінені в будь-якому Парку Сервісу за умови, що Директор ралі 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.

---

## ТЕСТ

### 67. ТЕСТ

Тестування автомобілів на змаганнях Кубку не передбачається.

---

## ПРЕС-ЦЕНТР

### 68. ПРЕС-ЦЕНТР ЕТАПУ КУБКУ

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

- надання необхідної документації, додаткового регламенту;
- надання списку заявлених екіпажів з вказаним часом старту першого автомобіля;
- надання схем СД, схеми розташування об'єктів ралі та місць для роботи представників ЗМІ;
- надання графіку роботи гелікоптерів або іншого транспорту для роботи ЗМІ;
- перелік осіб, присутніх на конференціях, прес-релізи;
- контактні телефони прес-аташе змагання;
- 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 книги результатів ралі;
- надання інформації про джерела та спосіб отримання інформації;
- проведення інструктажу з техніки безпеки під час автомобільног змагання.

---

## РЕЗУЛЬТАТИ ТА АДМІСТРАТИВНІ ВИМОГИ ПІСЛЯ ЗМАГАННЯ

### 69. РЕЗУЛЬТАТИ РАЛІ

Для затвердження результатів Кубку України з ралі організатор повинен у тижневий строк надіслати всі протоколи та Звіт про автомобільне змагання затверджені рішенням Колегії Спортивних Комісарів та за підписом Директора змагання до Дирекції ФАУ.

#### 69.1. 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.

#### 69.2. Публікація результатів

Протягом ралі повинні послідовно публікуватися відповідні класифікації:

**69.2.1.** Неофіційні класифікації: класифікації, що поширюються Організатором протягом Дня.

**69.2.2.** Часткові неофіційні класифікації: класифікації, які публікуються по закінченні Дня.

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

**69.2.4.** Офіційна фінальна класифікація: класифікація, затверджена Спортивними Комісарами.

**69.2.5.** В разі затримки публікації результатів новий час публікації повинен бути афішований на офіційній дошці (ках) для оголошень.

### **69.3. Рівність на етапі Кубку**

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.

### **69.4 Справедливе и неупереджене висвітлення**

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

## **70. СПІРНІ ПИТАННЯ, ПРОТЕСТИ ТА АПЕЛЯЦІЇ**

### **70.1. Процедура прийняття рішень в спірних питаннях**

**70.1.1.** Будь-яке порушення Учасниками та Екіпажами даного регламенту та/або іншої регламентації ФАУ карається пеналізацією.

**70.1.2.** 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 затверджено Спортивними Комісарами.

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

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

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

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

**70.1.7.** Директор ралі зобов'язаний передати заяву Учасника на розгляд Спортивним Комісарам, якщо прийняття рішення стосовно даного питання відноситься до їхньої компетенції.

### **70.2. Подача протесту або апеляції**

Всі протести та/або апеляції повинні бути подані у відповідності до Статей МСК ФІА та НСК ФАУ. Кожен протест повинен подаватися у письмовій формі, підписаний володарем ліцензії учасника. Протести подаються Директору змагання. За відсутності Директора змагання протести подаються Офіцеру по зв'язку з учасниками або будь-кому зі Спортивних Комісарів. Протести подаються:

- проти прийняття заявки – не пізніше двох годин після закінчення передстартового контролю автомобілів,
- проти рішення Технічного Комісара або контролера – протягом 1 години після винесення цього рішення,  
проти помилок або порушень, здійснених протягом змагання з питань відповідності (невідповідності) автомобіля вимогам або класифікації, встановленій по закінченню змагання – подається протягом 30 хвилин після публікації попередніх офіційних результатів. Забороняється внесення протестів по рішенням, винесеним суддями лінії старту, суддями фінішу або суддями факту по суті виконання ними своїх службових обов'язків (ст. 149 НСК ФАУ). Учасники можуть подавати апеляції відносно прийнятих рішень у відповідності з розділом XIII НСК ФАУ. Для збереження за собою права на апеляцію учасник зобов'язаний протягом години після опублікування цього рішення повідомити Спортивних Комісарів про намір опротестувати їхнє рішення.

### **70.3.**

#### **Внесок при поданні протесту**

Розмір внеску учасника при поданні протесту - 1000 грн.

### **70.4. Депозит**

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

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

### **70.5. Витрати**

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

**70.5.2.** Якщо протест необґрунтований або витрати, пов'язані з його розглядом, підтверджені технічним комісаром, перевищують за суму депозиту, різницю вносить учасник, що вніс протест. Якщо витрати менші, різниця повертається.

### **70.6. Апеляція**

Внесок при поданні апеляції у ФАУ – 1000 грн.

## **71. ПРОТОКОЛИ – ЗАКЛЮЧНА ДОПОВІДЬ**

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

## **72. ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ РАЛІ**

### **72.1. Церемонія подіуму**

**72.1.1.** Змагальна частина ралі закінчиться на КЧ Фінішу, на вході в зону Фінішу, звідки й буде починатися церемонія подіуму.

**72.1.2.** Обов'язковими атрибутами нагородження переможців та призерів змагання, включеного у залік Кубка України, є наявність у місці проведення нагородження Державного прапора України, прапора ФАУ. На місці проведення нагородження (подіум, арка тощо) повинно бути розміщено зареєстровану емблему ФАУ розміром не менше 50X50 см. і текст «АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ КУБОК УКРАЇНИ З РАЛІ» (висота літер жодного іншого напису у місці нагородження не може бути більше літер вказаного тексту), порядковий номер етапу, місце проведення, дата.

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

**72.1.4.** Час, місце і процедура прибуття для нагородження учасників змагання встановлюється у Додатковому регламенті та Програмі змагання.

## **72.2 Вручення призів**

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

**72.2.2.** Нагородження переможців змагання повинно проводитися згідно програми змагань за попередніми результатами, що не враховують результати заключного технічного огляду. За умови невідповідності остаточних результатів попереднім, учасники змагань, які неправомірно отримали нагороди та дипломи, повинні повернути їх організатору.

**72.2.3.** Присутність володарів ліцензій – учасників Кубка на всіх заходах, включених у програму змагань обов'язкова (під загрозою грошового штрафу встановленого в Додатковому регламенті).

**72.2.4.** 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 Кубка та у відповідності до МСК ФІА, НСК ФАУ та іншими регламентуючими документами ФІА та ФАУ.

## **73. ЩОРІЧНЕ ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ ФАУ**

### **73.1. Вимоги до присутності**

Обов'язкова присутність на щорічній Церемонії вшанування Чемпіонів, яку проводить ФАУ: Присутність переможців та призерів Кубка на урочистому нагородженні Чемпіонів обов'язкова.

### **73.2. Відсутність**

За винятком випадків форс-мажору, будь-яка відсутність потягне за собою штраф, накладений ФАУ.



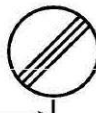









---

**Додатки  
до Загальних регламентів  
Чемпіонату України та Кубка України з ралі  
2010 року**

**ДОДАТОК І**









**RALLY CONTROL SIGNS ПОЗНАЧЕННЯ КОНТРОЛІВ РАЛІ  
ОБОЗНАЧЕНИЕ КОНТРОЛЕЙ РАЛЛИ SIGNALISATION DES CONTRÔLES**

(Diameter of signs : about 70 cm) (Діаметр знаків: Приблизно 70 см)  
(Диаметр знаков: приблизительно 70 см) (Diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)

Direction Напрямок руху Направление движения Sens du parcours	Control type Вид контролю Nature du contrôle	CONTROL ZONE ЗОНА КОНТРОЛЮ / ЗОНА КОНТРОЛЯ / ZONE DE CONTRÔLE			Direction Напрямок руху Направление движения Sens du parcours
		YELLOW SIGNS <i>Beginning of Control Zone</i> ЖОВТИЙ ЗНАК Початок зони контролю ЖЕЛТЫЙ ЗНАК Начало зоны контроля PANNEAUX JAUNES Début de Zone de Contrôle	RED SIGNS <i>Compulsory Stop</i> ЧЕРВОНИЙ ЗНАК Зупинка обов'язкова КРАСНЫЙ ЗНАК Остановка обязательна PANNEAUX ROUGES Arrêt obligatoire	BEIGE SIGNS <i>End of Control Zone</i> БЕЖЕВИЙ ЗНАК Кінець зони контролю БЕЖЕВИЙ ЗНАК Конец зоны контроля PANNEAUX BEIGES Fin de Zone de Contrôle	
→	<b>PASSAGE CONTROL</b> КОНТРОЛЬ ПРОХОДЖЕННЯ КОНТРОЛЬ ПРОХОДЖЕННЯ CONTRÔLE DE PASSAGE		<b>PC</b> КП / СР 		→
→	<b>TIME CONTROL</b> КОНТРОЛЬ ЧАСУ КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ CONTRÔLE HORAIRE		<b>TC</b> КЧ / КВ / СН 		→
→	<b>TIME CONTROL AND SS START</b> КОНТРОЛЬ ЧАСУ І СТАРТ СД КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ І СТАРТ СУ CONTRÔLE HORAIRE ET DEPART D'ES		<b>TC</b> КЧ / КВ / СН 	<b>SSS</b> ССД / ССУ / D'ES 	→
→	<b>END OF SS</b> ФІНІШ СД ФИНИШ СУ FIN D'ES		<b>SSF</b> ФСД / ФСУ / D'ES 	<b>STOP</b> СТОП 	→

**OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS / ДОДАТКОВІ ЗНАКИ ФІА  
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ФИА / AUTRES SIGNALISATIONS STANDARD FIA**

(Diameter of signs: 55 cm minimum / Диаметр знаків: 55 см. мінімум  
Диаметр знаков: 55см. минимум / Diamètre des panneaux: 55 cm minimum)

<b>RADIO POINT</b> РАДІО ПОСТ РАДИО ПОСТ POINT RADIO	<b>WARNING SIGN</b> ПОПЕРЕДЖУЮЧИЙ ЗНАК ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЙ ЗНАК AVERTISSEUR <b>YELLOW BACKGROUND</b> ТЛО ЖОВТЕ ФОН ЖЕЛТЫЙ FOND JAUNE	<b>BLUE BACKGROUND</b> ТЛО ГОЛУБЕ ФОН ГОЛУБОЙ FOND BLEU	<b>BEGINNING OF ZONE</b> ПОЧАТОК ЗОНИ НАЧАЛО ЗОНЫ DEBUT DE ZONE	<b>END OF ZONE</b> КІНЕЦЬ ЗОНИ КОНЕЦ ЗОНЫ FIN DE ZONE
<b>AMBULANCE</b> ШВИДКА ДОПОМОГА СКОРАЯ ПОМОЩЬ				
<b>TYRE MARKING</b> МАРКУВАННЯ ШИН МАРКИРОВКА ШИН MARQUAGE DES PNEUS			<b>REFUEL ZONE</b> ЗОНА ЗАПРАВЛЕННЯ ЗОНА ЗАПРАВКИ ZONE DE RAVITAILLEMENT	
	100m.			<b>TYRE MARK CHECKING</b> КОНТРОЛЬ ШИН VERIFICATION MARQUAGE DES PNEUS
	Red or green cross / Червоний або зелений хрест Красный или зеленый крест / Сроix rouge ou verte			
	<b>Red or green cross / Червоний або зелений хрест Красный или зеленый крест / Сроix rouge ou verte</b>	<b>Red or green cross / Червоний або зелений хрест Красный или зеленый крест / Сроix rouge ou verte</b>	<b>Blue background, marker pen RED</b> ТЛО ГОЛУБЕ, маркер ЧЕРВОНИЙ ФОН ГОЛУБОЙ, маркер КРАСНЫЙ FOND BLEU, crayon de marque ROUGE	<b>Blue background, magnifier RED</b> ТЛО ГОЛУБЕ, лупа ЧЕРВОНА ФОН ГОЛУБОЙ, лупа КРАСНАЯ FOND BLEU, loupe ROUGE

All distances are approximate. Усі відстані приблизні.  
Все расстояния приблизительно. Toutes les distances sont approximatives.

## **СТАНДАРТНИЙ ДОДАТКОВИЙ РЕГЛАМЕНТ ЧЕМПІОНАТУ (КУБКУ) УКРАЇНИ З РАЛІ**

### **1. ДОДАТКОВИЙ РЕГЛАМЕНТ, ЗМІСТ**

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

Посилання на проведення змагання у відповідності до НСК ФАУ та МСК ФАУ (обов'язково)

#### **ЗМІСТ**

**\* Якщо застосовується**

#### **1. Програма ралі (вказує місце проведення заходу в хронологічному порядку, дати та часи)**

- Останній строк подачі заявок
- Офіційна дошка оголошень – місце розташування та час
- Публікація Дорожньої книги
- Публікація списку заявок, які прийнято організатором
- Останній строк для подачі даних по штурману
- Графік Ознайомлення
- Видача набору матеріалів та документів
- Відкриття прес-центру та акредитація ЗМІ
- Розклад тесту для учасників
- Час першого засідання Спортивних Комісарів
- Передстартова прес-конференція
- Адміністративні перевірки
- Технічна інспекція – пломбування та маркування
- Час публікації списку допущених учасників та порядок старту 1 Дня
- Урочистий старт \*
- Старт ралі, час та місце
- Час публікації порядку старту 2 Дня
- Час публікації фінальної попередньої класифікації
- Вручення призів
- Заключна Технічна Інспекція
- Фінальна прес-конференція

#### **2. Організація та опис**

- 2.1** Статус ралі
- 2.2** Номери віз – ФІА (якщо міжнародне) та ФАУ
- 2.3** Назва організатора
- 2.4** Адреса та контактна інформація
- 2.5** Організаційний комітет
- 2.6** Спортивні Комісари змагань
- 2.7** Спостерігачі та делегати
- 2.8** Вищі посадові особи
- 2.9** Характер дорожнього покриття
- 2.10** Розташування Штабу ралі

#### **3. Заявки**

- 3.1** Процедура подачі заявки
- 3.2** Кількість учасників, що допускаються, та класи
- 3.3** Заявочні внески
- 3.4** Деталі сплати (**реквізити та особливості платежів**)
- 3.5** Повернення заявочних внесків

#### **4. Страхування (яке страхування та суми)**

#### **5. Реклама та ідентифікація**



## **6. Регламентация шин \***

- 6.1** Спеціальні вимоги (якщо є)
- 6.2** Шини для ознайомлення – якщо необхідно

## **7. Пальне \***

## **8. Ознайомлення**

- 8.1** Процедура реєстрації
- 8.2** Обмеження швидкості

## **9. Адміністративні Перевірки**

- 9.1** Документи, які мають бути представлені

## **10. Технічні Інспекції, Пломбування та Маркування**

- 10.1** Спеціальна регламентація (якщо необхідно), перевірка рівня шуму
- 10.2** Використання захисних бризговиків та тонованих вікон, якщо дозволено

## **11. Особливості ралі**

- 11.1** Процедура урочистого старту та порядок старту \*
- 11.2** Стартова система СД
- 11.3** Дозвіл на ранню відмітку
- 11.4** Ідентифікація посадових осіб
- 11.5** Процедура ССД та порядок старту \*
- 11.6** Будь-які спеціальні процедури / дії , враховуючи допомогу організаторів
- 11.7** Процедура Фінішу

## **12. Призи**

## **13. Фінальні перевірки та Протести**

- 13.1** Фінальні перевірки – представники команд (**хто може бути присутній на перевірці**), місце проведення
- 13.2** Внески за протест
- 13.3** Внески за апеляцію \*

## **Додаток 1**

Маршрутний лист

## **Додаток 2**

Графік ознайомлення

## **Додаток 3**

Ім'я та Прізвище Офіцера по зв'язку з учасниками.

## **Додаток 4, 5, 6, 7 і так далі**

Питання на розсуд організаторів, включаючи останні постанови щодо комбінезонів, шоломів та будь-яких інших вимог безпеки.

#### **4. ДОРОЖНЯ КНИГА (ЛЕГЕНДА)**

**1.** Дорожня книга має бути надрукована в форматі А5 з вертикальною орієнтацією та переплетена зліва металевою (або з іншого подібного матеріалу) пружиною, яка дозволяє відкривати книгу на 360°.

**2.** Печать має бути двобічною на папері щільністю щонайменше 90 г/м<sup>2</sup>.

**3.** Печать має бути тільки на білому папері, тобто тепер не потрібно виділяти кольором сторінки з СД та з ДС. Цього буде досягнуто затіненням колонки «Напрямок» так, як у прикладі.

**4.** Може бути одна книга для всього ралі або різні книги для кожного Дня. В останньому випадку, повинен бути легкий метод відрізати книги для кожного Дня.

**5.** Заголовки повинні бути національною мовою та/або додатково англійською мовою.

**6.** Старт кожного дорожнього сектора (Спеціальної ділянки) повинен бути з нової сторінки. Втім, якщо до цього нову сторінку було використано з пункту Стоп після спецділянки, цього не потребується, а кінець спецділянки (та початок дорожнього сектору) буде продовжуватись на тій самій сторінці (як у прикладі).

**7.** Вертикальна лінія між колонками «Напрямок» та «Інформація» **повинна бути пофарбована чорним там, де дорожнє покриття – гравій, і повинна бути нефарбованою (білою) там, де покриття – асфальт або ущільнене.**

**8.** Номер СД може бути розташований збоку сторінки (як показано в прикладі) для облегшення пошуку СД. При двобічній печаті номер повинен бути на боці, протилежному пружині. Номер повинен бути тільки на сторінках, які відносяться до цієї СД.

**9.** Всі 5-км пункти безпеки **/SOS/** та пункти швидкої допомоги повинні бути позначені відповідними символами.

**10.** Сторінка з позначеннями /символами/ повинна бути на початку Дорожньої книги.

**11.** Маршрут **всього** ралі має бути в кожній Дорожній книзі.

**12.** Коли Дорожній Сектор розташовано за СД, дистанція (в метрах) між КЧ та Стартом СД має бути в нижньому правому куті клітинки «Інформація», яка відповідає даному КЧ.

**13.** Мають бути показані координати GPS Старту та Фінішу кожної СД, регрупувань та парків сервісу.

**14.** Карта кожної СД має бути розташована на сторінці, яка передує першій сторінці кожної СД. Ця карта має містити:

- - масштаб,
- - напрямок на північ,
- - маршрут ознайомлення,
- - альтернативний маршрут,
- - старт/фініш та 5-км пункти **SOS**.

**15.** На сторінці має бути не більше 6 позицій (рядків).

**16.** При необхідності, для запобігання непорозумінням, можуть бути включені фотографії та схеми розташування контролів.

**17.** Дорожня книга також має містити іншу корисну інформацію:

- точки відмітки прибору виміру відстані на перехрестях;
- важливі перехрестя та розвилки на дорожніх секторах від / до СД;
- список лікарень / медичних центрів;
- номери телефонів Штабу ралі та Рятувальних служб;
- форму сходу;
- форму заяви;
- Зелений знак "OK" та Червоний знак "SOS".

**18.** За допомогою товщини лінії відбувається відображення головних та другорядних доріг, а не напрямку руху

**19.** Немає необхідності надавати плани розташування Парку Сервісу, якщо вони повторюються для кожного відвідування. Однак плани є важливими, якщо там відбувається зміна місця розташування КЧ. Кожна Дорожня книга має містити щонайменше один план Парку Сервісу.

TC 21 - VÄÄRINMAJA		DISTANCE	DAY	2	PAGE
TC 21A - PF IN, PAVILJONKI		126,85 km	SECTION	8	115
SPECIAL STAGE 21		RECORD		TIME ALLOWED	
VÄÄRINMAJA 16,25 km		NEW STAGE		115 min	
DISTANCE		DIRECTION		INFORMATION	
TOTAL	PARTIAL				
0,00	0,00	1			126,85
			(16,25)	GPS: 61 52.110N 024 18.420E	
2,75	2,75	2			124,10
			(13,50)		
5,25	2,50	3			121,60
			(11,00)	GPS: 61 52.550N 024 15.880E	
7,99	2,74	4			118,86
			(8,26)		
8,41	0,42	5			118,44
			(7,84)	GPS: 61 53.480N 024 17.420E	
13,92	5,51	6			112,93
			(2,33)	GPS: 61 55.590N 024 18.150E	

21

21

## **БЕЗПЕКА НА РАЛІ**

Застосування наступних правил є обов'язковим (але не вимагає їх включення у Додатковий Регламент ралі).

Організатор повинен забезпечити додаткові заходи для покращення безпеки.

Організатор повинен звернути увагу на вимоги Додатку Н до МСК ФІА, зокрема на розділ 9.3.

### **1. ЗАГАЛЬНА БЕЗПЕКА**

#### **1.1 План безпеки.**

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

##### **1.1.1.** Розташування Штабу Ралі (Дирекції ралі).

##### **1.1.2.** Прізвища, імена та по-батькові наступних відповідальних осіб:

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

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

- міліції (служби охорони правопорядку і ДАІ);
- 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:

**а)** 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 формі градусів, хвилин і десятих частин хвилини, тобто 139° 36. 379';

**б)** зони, означені Організатором, як відкриті для глядачів. Усі інші зони вважаються закритими для глядачів;

**в)** заходи безпеки екіпажів (див. мінімальні вимоги ст. 3);

**г)** заходи безпеки Офіційних Осіб ралі;

**д)** процедуру стеження за рухом спортивних автомобілів;

**е)** дії у разі пропажі екіпажу;

**ж)** номери телефонів (згідно ст. 14.1.15 Додатку Н до МСК ФІА);

**з)** заходи безпеки глядачів (згідно Додатку Н до МСК ФІА);

**и)** засоби зв'язку (загальні + зв'язок на СД) (ст. 1.2.2 – 3.1.1 (останній абзац) і ст. 3.3);

**і)** розклад руху закриваючих і відкриваючих трасу для стороннього руху автомобілів (ст. 2.2.5 і 2.7)

**ї)** чинні закони України стосовно процедури дій при ДТП (ст. 2.5);

**к)** інформація стосовно санітарного вертольота (ст. 9.3 Додатку Н до МСК ФІА);

##### **1.1.6.** План безпеки повинен детально окреслювати наступні питання:

**а)** безпека глядачів;

**б)** безпека екіпажів, що приймають участь в ралі;

**в)** безпека Офіційних Осіб;

**г)** безпека представників ЗМІ;

**1.1.7.** Для ралі – етапів Чемпіонату України з ралі 2010 р., чорновий варіант плану безпеки повинен бути надісланий у ФАУ щонайпізніше за один місяць до старту ралі. План безпеки повинен включати опис повного маршруту ралі, включаючи і дорожні секції.

## **1.2 Начальник безпеки ралі.**

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

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

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

## **1.3 Начальник (офіцер) безпеки СД**

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

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

## **1.4 Контроль**

**1.4.1.** Директор ралі несе повну відповідальність **за виконання** вимог плану безпеки.

**1.4.2.** На етапах Чемпіонату України з ралі 2010 р. Спостерігачі ФАУ 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 ФІА, обов'язковий для всіх ралі, окрім ст. 2.1.

### **2.1 Навчальний фільм (рекомендується для всіх ралі)**

**2.1.1.** Форма рекламного ролика.

**2.1.2.** Тривалість – 30 секунд.

З коментарями одного, або кількох провідних ралійних пілотів, державною та можливо іншими мовами, які використовуються в даному регіоні України.

**2.1.4.** Не повинен включати кадрів **з зображенням аварій.**

**2.1.5.** Повинен бути показаний кілька разів.

### **2.2 Рекомендації стосовно СД**

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

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

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

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

**2.2.5.** Автомобілі Організатора, оснащені гучномовцями (так звані інформаційні автомобілі) повинні проїхати трасами усіх СД приблизно за одну годину до проїзду закриваючих трасу автомобілів (з номерами «000», «00» та «0») з метою попередження населення і глядачів та, у разі потреби,

заповнити усунення людей з небезпечних зон. Ці автомобілі можуть бути замінені вертольотом з гучномовцями. Ця процедура при необхідності може повторюватися кілька разів.

## **2.3 Контроль за глядачами**

**2.3.1.** Організатор, за допомогою представників служби охорони правопорядку (якщо це необхідно), повинен докласти усіх зусиль, аби виключити прохід населення і глядачів у небезпечні зони, скеровуючи їх у спеціально визначені ним безпечні зони для огляду ралі.

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

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

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

## **2.4 Дозаправка і сервіс автомобілів**

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

## **2.5 Повідомлення про аварію**

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

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

## **2.6 Розслідування аварій**

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

## **2.7. «Нульові» автомобілі безпеки Організатора**

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

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

**2.7.3.** Водії і штурмани «нульових» автомобілів повинні мати багатий досвід участі в ралі і дуже добре знати відповідні регламентуючі документи ралі, план безпеки ралі і якомога повніше інформувати Директора ралі стосовно всіх умов на трасі ралі. Водії Пріоритету або водії, що зійшли у цих ралі, не можуть залучатися до керування «нульовими» автомобілями безпеки. Директор ралі 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 звирати свій час з суддівськими годинниками.

**2.7.4.** Інформаційні автомобілі Організатора, оснащені гучномовцями, повинні проїхати трасами усіх СД приблизно за 45 хв. до старту першого автомобіля з метою попередження населення і глядачів та переконатися, що всі люди усунені з заборонених зон. Ці автомобілі можуть бути замінені вертольотом з гучномовцями. Ця процедура при необхідності може повторюватися кілька разів.

Кожен Організатор повинен застосовувати автомобіль (автомобілі), що відкриває (відкривають) трасу (автомобіль (автомобілі) - «мітла»), який (які) повинен (повинні) проїхати трасу кожної СД за останнім стартуючим екіпажем. Цей автомобіль (автомобілі) повинен бути оснащений відповідними панелями згідно ст. 2.7.2. з зображенням картатого прапора.

**2.7.6.** Автомобілі безпеки повинні бути серійними (бажано омологованими ФІА).

### **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 жителів розповсюджується наступними способами:

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

## **3. БЕЗПЕКА ЕКІПАЖІВ**

### **3.1 Служби безпеки**

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

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

### **Розташування автомобілів швидкого реагування**

**3.1.2.** 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 таких автомобілів повинні бути переглянуті і їх число та/або розстановка змінені таким чином, аби максимальний час їх втручання був аналогічний з часом втручання на найшвидших СД. Якщо цього вимагають особливості ландшафту, клімату або інші умови, віддаль між цими пунктами за пропозицією Інспектора Комітету безпеки та медицини ФАУ при затвердженні Плану безпеки може бути змінена. Ці вимоги рекомендуються для всіх ралі.

На проміжних пунктах повинні знаходитися:

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

**3.1.3.** На фініші кожної СД:

- щонайменше два чотири кілограмові вогнегасники.

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

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

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

**3.1.5.** Обов'язковий для етапів Чемпіонату України 2010 р. санітарний вертоліт 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 ФІА)

**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 ФІА (чинного законодавства України);

**б)** медичним устаткуванням згідно ст. **9.3.** Додатку Н до МСК ФІА;

**в)** набором основного рятувального обладнання, перелік якого визначений Головним лікарем ралі у співпраці з керівником рятувальної служби;

**г)** двома чотирьох кілограмовими вогнегасниками та підготованим оператором;

**д)** засобами зв'язку з базою ралі;

**е)** сигнальною сиреною;

**ж)** відповідні засоби ідентифікації.

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

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

- 1 автомобіль технічної допомоги (б+в+г+д)

### **3.2 Превентивні заходи (сигналізація і дорожні знаки)**

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

**а)** головні і другорядні дороги та всі проїзди, які виходять на трасу СД та якими можливий рух транспорту, повинні бути заблоковані і охоронятися суддями (маршалами) перекриття, міліціонерами або представниками інших служб охорони правопорядку;

**б)** малі тупикові дороги (наприклад, під'їзди до будівель тощо) повинні бути заблоковані або перев'язані огорожувальною стрічкою; на засобах блокування або на стрічках повинні розташовуватися повідомлення про небезпеку виходу на трасу СД під час ралі.

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

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

- утримувати глядачів поза забороненими зонами за допомогою щитів, бар'єрів або стрічок, свистків і гучномовців;

- по можливості попереджувати екіпажі про можливі перешкоди на трасі, застосовуючи процедуру жовтого прапора (див. ст. 3.2.4.).

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

**3.2.4.1.** На кожному пункті радіозв'язку повинен знаходитися один жовтий прапор (пункти розташовуються приблизно через кожні 5 км.)

**3.2.4.2.** Жовтий прапор показується екіпажам виключно за вказівкою Директора ралі. Жовтий прапор має право показувати тільки маршал в яскравому жовтому жилеті з зображенням символу радіозв'язку. Час початку показу жовтого прапора повинен бути записаний і повідомлений Спортивним Комісарам Директором ралі.

**3.2.4.3.** При проїзді жовтого прапора, екіпаж повинен негайно знизити швидкість і слідувати інструкціям суддів перекриття траси або водіїв автомобілів безпеки, яких вони зустрічатимуть. Жовті прапори показуватимуться на всіх пунктах радіозв'язку, передуючих місцю події. Кожне порушення даних вимог потягне за собою пеналізацію екіпажу на розсуд КСК.



**3.2.4.4.** Екіпажу, якому був показаний жовтий прапор, записують штучно підрахований час проїзду СД, відповідно до процедури статті 40 Загального регламенту Чемпіонату України з ралі 2010 р.

**3.2.4.5.** Інші прапори, окрім жовтого, на СД не показуються.

**3.2.4.6.** Інші сигнальні системи (наприклад, пульсуючі вогні) можуть бути використані на Супер СД. Усі деталі їх застосування повинні бути вказані у Додатковому регламенті ралі.

### **3.3 Спостереження**

**3.3.1.** Мережа радіозв'язку (через кожні 5 км.), незалежна для кожної СД, повинна бути розгорнута для стеження за автомобілями і спостереження за ралі.

**3.3.2.** Кожен пункт радіозв'язку повинен бути позначений в дорожній книзі, а на трасі – знаком діаметром приблизно 55 см з нанесеним символом пункту радіозв'язку. Символ повинен бути чорного кольору на блакитному фоні.

**3.3.3.** Додатково, за 100 метрів до пункту зв'язку SOS повинен розташовуватися застережливий 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. Організатор повинен описати в плані безпеки процедуру стеження за автомобілями і повинен детально описати порядок дій у разі пропажі екіпажу.

### **3.4 Дорожня книга**

**3.4.1.** У кожній дорожній книзі, як задня обкладинка у форматі А4 (складений), повинен знаходитися червоний знак "SOS" і на обороті зелений знак "OK". У випадку аварії, коли термінове медичне втручання не потрібне, зелений знак "OK" повинен виразно показуватися всім наступним екіпажам і вертольоту, який пробує допомоги.

**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. 41 «Безпека учасників ралі» Загального регламенту Чемпіонату України з ралі 2010 р.

**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 педалізований КСК згідно з вимогами МСК ФІА.

### **Приклад**

#### **Процедура безпеки у разі аварії**

**1)** Всі учасники повинні бути ознайомлені з ст. 41 «Безпека учасників ралі» Загального регламенту Чемпіонату України з ралі 2010 р. і ст. 3.4. Додатку III «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, прибулий на місце події, повинен зупинитися і проінформувати наступний автомобіль про всі деталі події.

**4)** Наступний автомобіль повинен повідомити на **НАЙБЛИЖЧОМУ** пункті радіозв'язку, яким може бути фініш-СТОП СД, наступні відомості:

- стартовий номер автомобіля, що потрапив в аварію;
  - кількість членів екіпажу і глядачів, які отримали поранення (якщо такі є);
  - наявність членів екіпажу або глядачів, заблокованих в автомобілі або поза ним;
  - місце аварії, тобто найближчий перехресток або кілометровий стовп в дорожній книзі або кілометровий стовп;
  - іншу важливу інформацію, таку як пожежа, вода і т.ін.
- 5)** Наступні автомобілі повинні зупинитися, якщо показаний червоний знак "SOS".
- 6)** Всі екіпажі, які зупинилися на трасі СД, повинні встановити свої червоні світловідбиваючі трикутники на відстані щонайменше 50 метрів до місця зупинки, навіть якщо автомобіль знаходиться за межами дороги.
- 7)** Телефонний номер аварійної служби у разі аварії: .....
- 8)** Якщо ви зійшли з дистанції, проінформуйте Організатора телефоном: .....
- 9)** Всі учасники, які зійшли з дистанції, зобов'язані якнайшвидше передати свої карти часу і належно заповнений формуляр сходу екіпажу на найближчому контрольному пункті.  
Формуляр сходу екіпажу окремою сторінкою повинен бути включений в дорожню книгу.

### **3.5. Евакуація**

**3.5.1.** Для кожної СД повинні бути розроблені маршрути евакуації. Вони повинні бути ясно позначені в плані безпеки (на карті або схемі).

**3.5.2.** Усі медичні заклади (лікарні) поблизу трас СД повинні працювати в ургентному режимі.

## **4. БЕЗПЕКА ОФІЦІЙНИХ ОСІБ**

**4.1.** В той час, коли основним завданням Організатора є безпека глядачів і екіпажів, що приймають участь в ралі, безпека Офіційних осіб також дуже важлива.

**4.2.** Організатор повинен переконатися, що виконання прямих обов'язків Офіційними особами не ставить під загрозу їх безпеку.

**4.3.** Організатор повинен переконатися, що Офіційні особи відповідним чином підготовлені у цьому відношенні.

## **5. ВИМОГИ ДО ЕТАПІВ ЧЕМПІОНАТУ УКРАЇНИ З РАЛІ 2010 р.**

### **Виконання цих вимог обов'язкове і для інших ралі.**

**5.1.** Всі етапи Чемпіонату України відрізняються між собою. Кожен організатор повинен адаптувати заходи безпеки до рельєфу місцевості, традицій та особливостей місцевих глядачів. Організатор відповідає за це перед ФАУ.

Застосовані заходи будуть включені у звіт Спостерігача ФАУ; Комітет з Ралі прийме їх до уваги при відборі ралі в Чемпіонат 2011 р.

**5.2.** Організатор несе відповідальність за покращення навчання глядачів і всіх зацікавлених сторін, удосконалюючи вимоги безпеки, включаючи і навчальний фільм.

### **5.3 Проведення Швидкісних Ділянок**

**5.3.1.** Директор гонки несе відповідальність за проходження етапу у весь час і за будь-яких умов.

**5.3.2.** Проте, Директор ралі повинен приймати до уваги рекомендації Делегата Безпеки ФАУ (див. ст. 5.3.7), спостерігачів, Начальника безпеки та екіпажів «нульових» автомобілів для того, щоб мати можливість відмінити СД у разі небезпеки.

**5.3.3.** Організатор і Директор ралі повинні передбачити альтернативний маршрут для кожної СД, який може бути використаний при відміні СД.

**5.3.4.** У разі відмови Директора ралі відмінити СД, яку визнали небезпечною, його можуть викликати для надання свідчень в КАС ФАУ у присутності Делегата **безпеки ФАУ на цих ралі**, де

може бути переглянутий фільм, знятий бортовою камерою «нульового» або приймаючого участь в ралі екіпажу (див. нижче).

**5.3.5.** Згідно ст. 2.7.2., автомобіль з номером «0» повинен бути обладнаний відеокамерою, яка записує умови на кожній СД під час проїзду. Відносно відеоматеріалів, знятих з автомобілів екіпажів, що приймали участь у ралі, **Комітет безпеки змагань і медицини ФАУ** вимагає, щоб їх власник надавав **Делегату безпеки ФАУ на цих ралі** в кінці кожного дня копію всіх відеокасет, записаних з першого стартуючого у цей день автомобіля, оснащеного бортовою камерою.

**5.3.6.** Якщо Комітет Ралі ФАУ визнає, що СД проводилася в умовах наявності небезпеки, Комітетом виноситься пропозиція стосовно виключення даного етапу з Чемпіонату України наступного року.

**5.3.7.** Комітет безпеки змагань і медицини ФАУ призначає Делегата безпеки на всі етапи Чемпіонату України 2010 р. Делегат пройде трасами кожної СД на вертольоті або на відповідно обладнаному і підготованому автомобілі, між автомобілями «000» і «00».

Між Делегатом безпеки ФАУ на ралі і Директором ралі повинен бути налагоджений радіозв'язок, що складається з основної і незалежної запасної системи.

Делегат безпеки ФАУ 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 ФАУ може зажадати пояснень від організатора, що не врахував рекомендацій Делегата безпеки ФАУ.

#### **ДОДАТОК IV**

до Загальних регламентів Чемпіонату України та Кубку України з ралі  
2010 року

#### **ВОДИЇ ПРИОРИТЕТУ ФАУ на 2010 р.**

<b>Фамілія, ім'я</b>	<b>Місто</b>	<b>Висновок до включення</b>
Горбань Валерій	Київ	Бронзовий призер у класі N – 4 Етапу Чемпіонату Світу 2009 року. Переможець абсолютного заліку на міжнародному змаганні 2008 року у м. Якіма.
Кузьменко Антон	Харків	Бронзовий призер у абсолютному заліку на етапі Кубку Європи 2009 року у м. Ялта.
Протасов Юрій	Київ	Чемпіон України у абсолютному заліку 2008 року.
Салюк Олександр мол.	Київ	Чемпіон України у абсолютному заліку 2009 року, Бронзовий призер Чемпіонату України у абсолютному заліку 2008 року.
Соболев Микола	Дружківка	Бронзовий призер Чемпіонату України у абсолютному заліку 2009 року
Шаповалов Юрій	Кременчук	Бронзовий призер Чемпіонату України у класі N - 4 2009 року, Срібний призер Чемпіонату України у абсолютному заліку 2008 року, Переможець у класі N – 4 на Етапі Чемпіонату Світу 2008 року.
Яновський Олексій	Одеса	Срібний призер у абсолютному заліку 2009 року.

## **ШИНИ**

**Застосування наступних правил є обов'язковим (але не вимагає їх включення у Додатковий Регламент ралі).**

### **1. ШИНИ ТА КОЛЕСА**

#### **1.1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**

1.1.1. Шини повинні відповідати максимальному навантаженню та швидкості руху.

1.1.2. Заборонено застосування шин, які мають відслоєння протектору та пошкодження каркасу. Глибина малюнка протектора має бути щонайменше 1,6 мм.

1.1.3. Комплектні колеса однієї вісі автомобіля мають бути однаковими. Запасні комплектні колеса повинні бути ідентичними щонайменше двом основним комплектним колесам автомобіля.

1.1.4. Колеса та шини не обмежуються за вимоги їхньої відповідності загальним вимогам.

1.1.5. Ширина комплектного колеса залежного від робочого обсягу двигуна не повинна перевищувати наступних величин:

до 850 см <sup>3</sup>	7 дюймів (178 мм)
до 1600 см <sup>3</sup>	8 дюймів (203 мм)
до 2000 см <sup>3</sup>	9 дюймів (229 мм)

1.1.6. Посадочний діаметр ободу може відрізнятись від того, який передбачено заводом-виробником, щонайбільше на 2 дюйми, та не може перевищувати 16 дюймів для автомобілів груп У9, У10, У11 та 18 дюймів для автомобілів групи У12.

1.1.7. Запасне колесо не є обов'язковим, але якщо воно присутнє, воно має бути надійно закріпленим. Запасне колесо не має бути встановленим в просторі, який передбачено для водія та переднього пасажира, та не повинно спричиняти змін у зовнішньому вигляді кузова. Дозволяється мати в автомобілі щонайбільше два запасних колеса. Втім, під час процедури зважування в автомобілі повинно бути щонайбільше одне запасне колесо.

Колія не обмежується. Дозволяється застосування проставок коліс. Проставки мають бути прикріплені до дисків коліс, або до ступиць (фланців піввісей) за допомогою зварки або, щонайменше, двома болтами діаметром щонайменше 8 мм. Заборонено встановлення на дисках коліс будь-яких аеродинамічних пристроїв. Колеса не повинні виступати за габарити кузова.

#### **1.2. Зони заміни шин**

1.2.1. Зони маркування колеса/шини повинні бути розташовані на виході зон, в яких дозволено заміну шин.

1.2.2. Зона заміни шин повинна бути організована таким чином, щоб сума дистанції СД між двома послідовними Зонами заміни шин була не менше 30км та не перевищувала 60 км.

#### **1.3. Шиповані шини**

1.3.1. Шиповані шини заборонено з 01.04 по 31.10 кожного року.

## **ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕТАПУ ЧЕМПІОНАТУ УКРАЇНИ З РАЛІ**

### **1. Загальні положення**

Даний додаток до Регламенту Чемпіонату України з ралі 2010 року (далі Регламенту) підготовлено з метою деталізації положень Регламенту стосовно інформаційного забезпечення етапів Чемпіонату України з ралі та подальшої популяризації ралі в цілому.

### **2. Прес-центр**

Згідно вимог пункту 68 Регламенту організатори повинні організувати роботу прес-центрів, у яких буде здійснюватися акредитація журналістів для їх праці на ралі, та забезпечити у потрібному обсязі:

- надання необхідної документації, додаткового регламенту;
- надання списку заявлених екіпажів з вказаним часом старту першого автомобіля;
- надання схем СД, схеми розташування об'єктів ралі та місць для роботи представників ЗМІ;
- надання графіку роботи гелікоптерів або іншого транспорту для роботи ЗМІ;
- перелік осіб, присутніх на конференціях, прес-релізи;
- контактні телефони прес-аташе змагання;
- 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 книги результатів ралі;
- надання інформації про джерела та спосіб отримання інформації;
- проведення інструктажу з техніки безпеки під час автомобільного змагання.

Прес-центр ралі має бути розташований та організований таким чином, щоб надати представникам ЗМІ якомога зручніші умови для роботи. В будь-якому разі прес-центр має бути обладнаний щонайменше одним пристроєм для друку, який використовуватиметься для тиражування всіх (попередніх та остаточних) офіційних результатів ралі, а також інших документів та прес-релізів, які будуть видані офіційними особами ралі та/або прес-аташе. Крім того, у прес-центрі має бути налагоджено безперервний доступ до мережі Інтернет. Бажано, аби одночасно доступ до мережі Інтернет мали щонайменше четверо представників ЗМІ.

Головним завданням прес-центру - є розповсюдження та роз'яснення офіційної інформації про хід змагання, офіційних коментарів будь-якої події, що сталася під час ралі, офіційних результатів змагання та всіх його проміжних етапів та відрізків. Будь-які коментарі стосовно ходу змагання, які було отримано від офіційних осіб ралі, але які не було належним чином підтверджено або спростовано керівником прес-центру, вважатимуться неофіційними. Публікація таких коментарів, здійснена будь-яким ЗМІ на його власний розсуд, може стати предметом судового позову з боку організатора ралі в порядку, передбаченому діючим законодавством.

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 організується відповідно до вимог пункту 18.3. Регламенту.

На інформаційному сайті ралі мають бути опубліковані:

- Програма та Додатковий Регламент змагання;
- Карта траси ралі;

- Маршрутний лист ралі;
- Прес-релізи, випущені Організатором.
- Інші офіційні документи ралі, в тому числі списки екіпажів і класифікацій;
- Бюлетені та публічні рішення КСК;
- результати проходження екіпажами Спеціальних Ділянок в режимі «on-line».

Офіційний сайт організатора ралі має бути відкрито щонайпізніше за один місяць до старту ралі. Як виняток, по узгодженню з ФАУ, сторінка етапу Чемпіонату може бути відкрита на офіційних сайтах ФАУ та Комітету Ралі.

Крім офіційних документів на сайті організатора має бути опубліковано також іншу корисну інформацію для учасників ралі, представників ЗМІ та глядачів, в тому числі:

- історія ралі та результати попередніх змагань;
- карти регіону проведення ралі, плани населених пунктів, схеми розташування Спеціальних Ділянок, Парків Сервісу, місць, організованих для роботи представників ЗМІ, місць розміщення глядачів та інше.
- інформація 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. Друкована продукція**

Друкована продукція є важливим елементом в популяризації змагань. Організатори повинні забезпечити наявність, як мінімум, афіші змагання та інформаційного буклету (Інформатора).

Афіша змагання мінімального розміру 420x300 мм повинна включати наступне:

- напис «Автомобільна Федерація України», назва організатора етапу;
- емблема ФАУ, емблема організатора змагання;
- назва Чемпіонату, назва змагання, номер етапу, дата та місце проведення;
- напис «Змагання організовано у відповідності з Міжнародним Спортивним Кодексом ФІА та Національним Спортивним Кодексом ФАУ».

Тираж афіші щонайменше 500 прим.

Інформаційний буклет, об'ємом щонайменше 4 сторінки формату А4 та з мінімальним тиражем 1000 прим. 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.

#### **5. Анонсування**

При підготовці змагання організатори повинні, щонайменше за тиждень до початку змагання, забезпечити його анонсування на місцевому радіо, телебаченні, в пресі та за рахунок зовнішньої (щитової) реклами. Під час анонсування обов'язковою повинна бути інформація про час та місце проведення змагань, церемонії відкриття та закриття змагань а також основні правила поведінки на змаганнях.

#### **6. Акредитація**

Попередня акредитація працівників ЗМІ повинна початись не менше ніж за один місяць до старту ралі та закінчуватись до початку урочистого відкриття ралі, якщо інше не зазначено в Додатковому регламенті ралі. Акредитаційну форму для працівників ЗМІ має бути опубліковано на офіційному сайті організатора ралі або на сайтах-партнерах ралі, перелік яких має бути вказаний в Додатковому регламенті або окремому бюлетені.

Під час заповнення акредитаційної форми представники ЗМІ повинні вказати щонайменше особисті контактні дані (прізвище, ім'я, мобільний телефон та адресу електронної пошти), відомості про видання, яке потребує даної акредитації в його особі, а також заплановані обсяг та час виходу

матеріалу, присвяченого даному змагання, матеріал про попереднє змагання. Втім, навіть за виконання вищезгаданих вимог організатор ралі має право відмовити в акредитації будь-якому ЗМІ або персоні в разі відсутності анонсу даного змагання та наявності задокументованих фактів порушення цим ЗМІ або персоною будь-яких положень регламенту ралі або його додатків на будь-якому з попередніх змагань Чемпіонату України з ралі.

Навіть у випадку, коли процедура попередньої акредитації ЗМІ здійснюється з допомогою електронної пошти або Інтернет-сайту організатора, кожен представник ЗМІ, який заздалегідь пройшов процедуру акредитації, повинен підтвердити її особисто в прес-центрі ралі щонайпізніше перед початком урочистого старту ралі. 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.

## **7. Робота ЗМІ**

Організатор ралі повинен надати акредитованим представникам ЗМІ всі необхідні умови для роботи, документи та ідентифікаційні ознаки (жилети, бейджі тощо), а також забезпечити їхній доступ на всі публічні офіційні заходи ралі, як це зазначено в Загальному регламенті ралі. Організатор повинен довести до відома кожного, кого це стосується, в тому числі додатково запрошених співробітників міліції, повний перелік обмежень, які діють на представників ЗМІ, та чіткий перелік зон, спеціально відведених для фото- для відеозйомки.

## **8. Публікація результатів**

Протягом ралі, відповідно до пункту 69.2. Регламенту, повинні послідовно публікуватися такі класифікації:

- Неофіційні класифікації: класифікації, що поширюються Організатором протягом Дня;
- Часткові неофіційні класифікації: класифікації, які публікуються по закінченні Дня;
- Попередня фінальна класифікація: класифікація, яка публікується Організатором по закінченні ралі;
- Офіційна фінальна класифікація: класифікація, затверджена Спортивними Комісарями.

Після закінчення ралі Організатор повинен забезпечити можливість отримання всіма учасниками і акредитованими на ралі представниками засобів масової інформації «Книги результатів змагання», яка повинна включати всі неофіційні попередні та остаточні класифікації, результати спеціальних ділянок, поточні та офіційні протоколи заявлених та допущених учасників, екіпажів, автомобілів та команд.

## **8. Прес-конференції**

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

В передстартовій прес-конференції повинні брати участь офіційні особи ралі (як мінімум директор змагання, Начальник траси та інші учасники ралі на розсуд організатора).

В заключній прес-конференції повинні брати участь призери ралі в абсолютному заліку і (бажано) переможці всіх залікових груп.

Місця та час проведення обов'язкових прес-конференцій мають бути сплановані організатором таким чином, щоби не заважати всім задіяним у них учасникам ралі, офіційним особам та представникам ЗМІ виконувати інші обов'язки під час ралі. Рекомендована присутність на всіх прес-конференціях діючих спортсменів та/або ветеранів спорту, принцип відбору та спосіб запрошення яких залишається на розсуд організатора.

## **9. Процедури старту та фінішу**

Процедури урочистого відкриття ралі та нагородження призерів повинні мати сценарний план, розроблений з урахуванням кількості учасників ралі, їхніх спортивних досягнень, а також кількість заліків, призери яких мають бути нагороджені. В цей план заздалегідь може бути включено проведення під час вищезгаданих процедур будь-яких інших урочистостей, які мають за мету вшанування спортивних або інших заслуг будь-кого з учасників ралі або інших осіб на розсуд

організатора. Кожна з вищезгаданих процедур має бути керована ведучим, який повинен мати певний досвід в проведенні масових заходів та певні знання в області ралі та автомобільного спорту в цілому.

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

При плануванні офіційних церемоній урочистого відкриття ралі та нагородження призерів організатору рекомендовано заздалегідь врахувати положення сонця під час запланованих церемоній та розташувати стартовий та фінішний подіуми таким чином, аби автомобілі в'їжджали на них проти сонця.

Обов'язковими атрибутами нагородження переможців та призерів змагання, включеного у залік Чемпіонату України, є наявність у місці проведення нагородження Державного прапора України, прапора ФАУ. На місці проведення нагородження (подіум, арка тощо) повинно бути розміщено зареєстровану емблему ФАУ розміром не менше 50X50 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, місце проведення, дата.

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

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

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

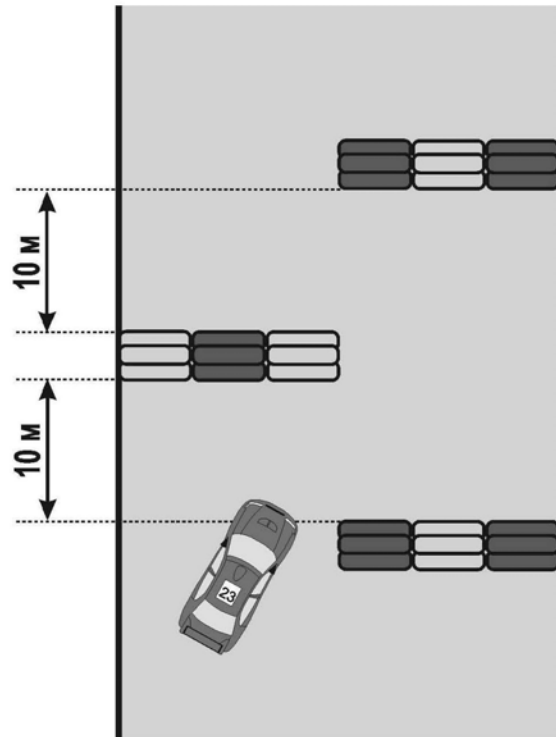
Нагородження переможців змагання повинно проводитися згідно програми змагань за попередніми результатами, що не враховують результати заключного технічного огляду.

Організатори повинні дати можливість проїзду через фінішний подіум всім екіпажам що фінішували на ралі (як правило, починаючи з найнижчого місця).

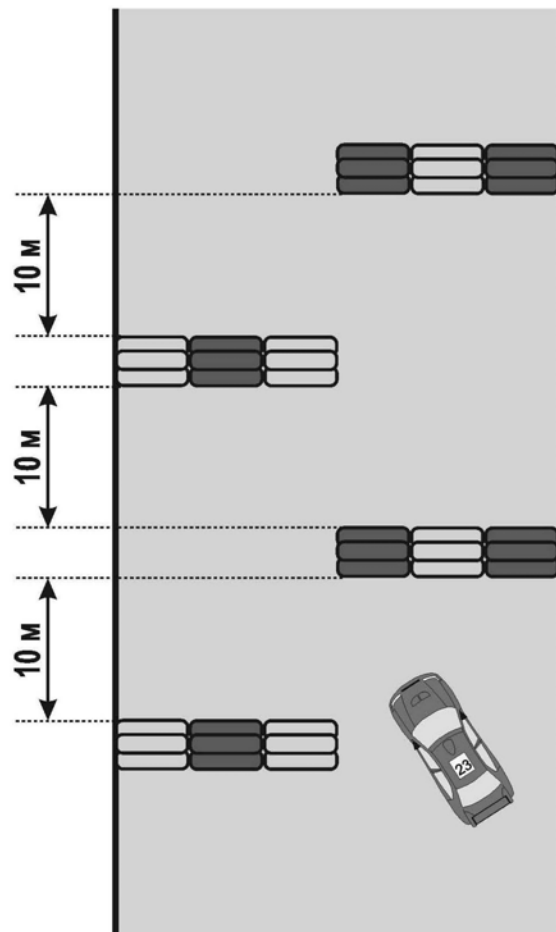


### ВАРІАНТИ РОЗМІЩЕННЯ РЕТАРДЕРА

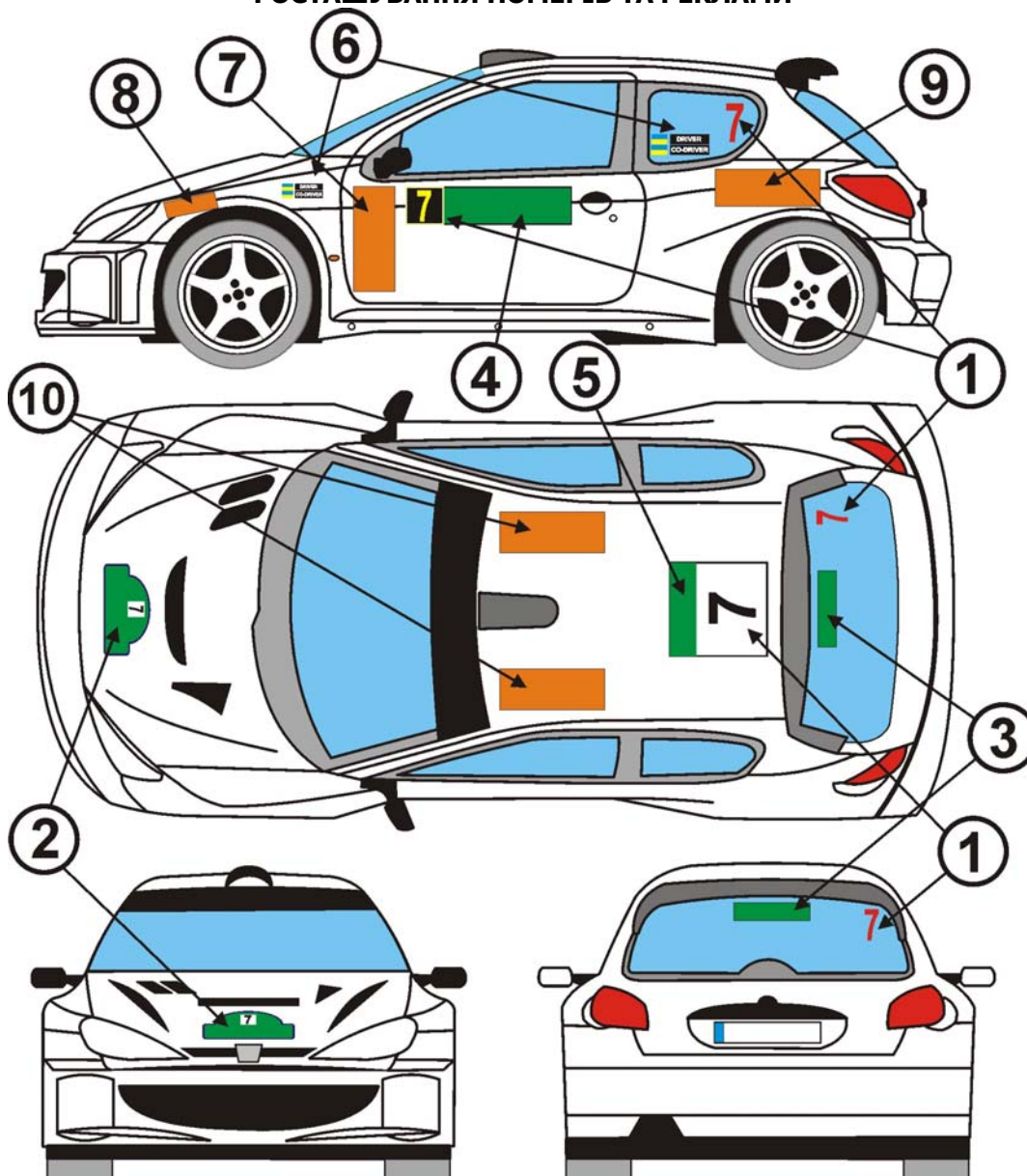
На 3 позиції:



На 4 позиції:



### РОСТАШУВАННЯ НОМЕРІВ ТА РЕКЛАМИ



#### **ПЕРЕЛІК ОФІЦІЙНИХ НАКЛЕЙОК**

1. Стартові номери
2. 43 x 21,5 см (на передньому капоті) - офіційна передня наклейка (емблема ралі)
3. 30 x 10 см (з зовні заднього вікна) - офіційна задня наклейка

#### **ПЕРЕЛІК ОБОВ'ЯЗКОВОЇ РЕКЛАМИ**

4. 67 x 17 см (на передніх дверях а/м) з урахуванням стартового номера
5. 17 x 50 см (у номера на даху а/м)

#### **ПРІЗВИЩА І ПРАПОРИ**

6. Місце розміщення прізвища членів екіпажу і їх національних прапорів

#### **ПЕРЕЛІК НЕОБОВ'ЯЗКОВОЇ РЕКЛАМИ**

7. 20 x 40 см (на передніх дверях а/м по обидва боки)
8. 30 x 15 см (на передніх крилах а/м по обидва боки)
9. 20 x 40 см (на задніх крилах а/м по обидва боки)
10. 20 x 40 см (на даху а/м)

## **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, щоби бути в курсі всіх рішень, що приймаються.

Офіцер по зв'язку з учасниками повинен бути легко ідентифікований. Для цього рекомендується:

- 1)** Офіцеру – мати помітний бейдж або жилет.
- 2)** Організатору – представити офіцера учасникам під час брифінгу перед ралі.
- 3)** Розмістити фотографії цих офіційних осіб в додатковому регламенті або бюлетені, якщо можливо.

### **2. ПРИСУТНІСТЬ НА РАЛІ**

Під час відкриття Секретаріату офіцер повинен запросити в секретаря ралі свій розклад, який має бути опублікований на дошці оголошень та повинен передбачати присутність цього офіцера:

- на технічній інспекції
- на адміністративній перевірці
- на старті ралі
- на регрупінгах
- в Закритому Парку в кінці кожного Дня
- біля закритого парку на фініші ралі (останнє залежить від програми ралі).

### **3. ФУНКЦІЇ**

- Надавати точні відповіді на всі питання учасників
- 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.