

«Затверджено»
Комітетом ФАУ
з ралі на серійних автомобілях

«Затверджено»
Комісією автомобільного спорту ФАУ
Протокол від 17.02.2022 р.

**АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ
КОМІТЕТ РАЛІ НА СЕРІЙНИХ АВТОМОБІЛЯХ**

**ПРАВИЛА ПРОВЕДЕННЯ ЗМАГАНЬ З АВТОМОБІЛЬНОГО СПОРТУ
У ДИСЦИПЛІНІ РАЛІ НА СЕРІЙНИХ АВТОМОБІЛЯХ
(редакція 2022 року)**

ЗМІСТ

- | | |
|--|---|
| 1. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ | 31. КОНТРОЛЬ ЧАСУ |
| 2. ВИЗНАЧЕННЯ | 32. ДИСКВАЛІФІКАЦІЯ ЧЕРЕЗ
ЗАПІЗНЕННЯ |
| 3. ПРОЦЕДУРА ВИБОРУ МАРШРУТУ | 33. КОНТРОЛІ ПЕРЕГРУПУВАНЬ |
| 4. ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗМАГАННЯ | 34. ЗМАГАЛЬНІ ДІЛЯНКИ. ЗАГАЛЬНІ
ВИМОГИ |
| 5. УЧАСНИКИ ЗМАГАННЯ | 35. ПОЧАТОК ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ |
| 6. ЧЛЕНИ ЕКІПАЖІВ | 36. ФІНІШ ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ |
| 7. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ | 37. ПОСТ СТОП |
| 8. ЗАЯВОЧНИЙ ВНЕСОК | 38. ПЕРЕРИВАННЯ ЗМАГАЛЬНОЇ
ДІЛЯНКИ |
| 9. СТРАХОВЕ ПОКРИТТЯ | 39. БЕЗПЕКА УЧАСНИКІВ ЗМАГАННЯ |
| 10. АВТОМОБІЛІ, ЩО МАЮТЬ ПРАВО
БРАТИ УЧАСТЬ У ЗМАГАННЯХ | 40. СУПЕР ЗМАГАЛЬНА ДІЛЯНКА |
| 11. РОЗПОДІЛ НОМЕРІВ | 41. ПРАВИЛА ЗАКРИТОГО ПАРКУ |
| 12. НОМЕРИ ЗМАГАНЬ | 42. РЕМОНТ В ЗАКРИТОМУ ПАРКУ |
| 13. ПРИЗВИЩА ВОДІЯ ТА ШТУРМАНА | 43. УРОЧИСТИЙ СТАРТ |
| 14. РЕКЛАМА | 44. ЗОНА СТАРТУ |
| 15. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ | 45. СТАРТОВИЙ ПОРЯДОК ТА
ІНТЕРВАЛИ |
| 16. ДОКУМЕНТАЦІЯ. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ | 46. РЕ-СТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ РЕМОНТ ДО
РЕ-СТАРТУ |
| 17. РЕГЛАМЕНТ ЗМАГАННЯ | 47. РЕМОНТ ДО РЕ-СТАРТУ |
| 18. ДОРОЖНЯ КНИГА (ЛЕГЕНДА) | 48. СЕРВІС – ЗАГАЛЬНІ УМОВИ |
| 19. ПЛАН БЕЗПЕКИ | 49. ПАРКИ СЕРВІСУ |
| 20. КАРТИ ЧАСУ | 50. ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ДОПУЩЕНІ В
ПАРКИ СЕРВІСУ |
| 21. РЕЄСТРАЦІЯ | 51. ЗЛИВ ПАЛЬНОГО З БАКА ТА
ЗАПРАВКА В ПАРКУ СЕРВІСУ |
| 22. АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ | 52. ЗОНИ ДОЗАПРАВКИ ТА ПРОЦЕДУРА |
| 23. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ. ЗАГАЛЬНІ
ВИМОГИ | 53. ПАЛЬНЕ, ЩО ВИКОРИСТОВУЄТЬСЯ |
| 24. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ ДО СТАРТУ | 54. РЕЗУЛЬТАТИ РАЛІ |
| 25. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ ПРОТЯГОМ
РАЛІ | 55. СПІРНІ ПИТАННЯ, ПРОТЕСТИ ТА
АПЕЛЯЦІЇ |
| 26. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ. ФІНАЛЬНІ
ПЕРЕВІРКИ | 56. ПРОТОКОЛИ – ЗАКЛЮЧНА
ДОПОВІДЬ |
| 27. ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ РУХУ | 57. ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ РАЛІ |
| 28. ОЗНАЙОМЛЕННЯ | 58. ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ |
| 29. КОНТРОЛІ – ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ | Додаток 1. ЗНАКИ КОНТРОЛЮ |
| 30. КОНТРОЛІ ПРОХОДЖЕННЯ | |

1. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ

1.1. Загальні вимоги

1.1.1. Правила проведення змагань з ралі на серійних автомобілях Автомобільної Федерації України (далі Правила) є керівним документом для всіх змагань з ралі на серійних автомобілях, які проводяться в рамках Автомобільної Федерації України. Всі змагання організуються і проводяться відповідно до НСК ФАУ, Загальних вимог до всіх Чемпіонатів, Кубків, Трофеїв (Серій) України та інших змагань Автомобільної федерації України, інших регламентуючих документів ФАУ стосовно автомобільного спорту, даних Правил, а також Додаткового чи Індивідуального Регламенту (далі – Регламент), які видаються Промоутером змагання.

1.1.2. ФАУ при необхідності вносить доповнення до цих Правил та повідомляє про них у Офіційних бюлетенях ФАУ.

1.2. Застосування

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

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

1.2.3. Все, що явно не дозволено у відповідності до даних Правил **заборонено**.

1.2.4. У випадку розбіжностей положень Регламенту змагання з положеннями даних Правил, діють положення даних Правил.

1.3. Офіційна мова

Для всіх змагань офіційною мовою має бути українська.

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

1.4. Дата застосування

Ці Правила набирають чинності з **2022** року.

2. ВИЗНАЧЕННЯ

2.1. Бюлетень

Офіційне письмове повідомлення, яке є невід'ємною частиною Додаткового Регламенту змагання 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 Директором змагання публікується відповідне рішення.

2.2. Учасник змагання

Фізична або юридична особа, яка володіє ліцензією Представника та має право заявити екіпаж для участі в ралі.

2.3. Екіпаж

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

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

2.4. День

Кожна частина ралі, яку відділено нічним Закритим Парком. Якщо Супер Змагальну 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 регрупуванням;
- останнім регрупуванням 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 даними Правилами або Регламентом змагання, та куди мають доступ уповноважені Офіційні особи.

2.8. Нейтралізація

Час, протягом якого екіпажі зупинено 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 даними Правилами.

2.10. Заборонений сервіс

Використання або отримання екіпажем будь-яких виробничих матеріалів (твердих або рідких, крім питної води, яку надано промоутером), запасних частин, інструментів та обладнання, крім тих, які транспортуються на борту відповідного автомобіля, що змагається.

2.11. Ознайомлення

Присутність на змагальній ділянці 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 Регламенті або Бюлетені, протягом якого екіпажі можуть ознайомитися з маршрутом ралі.

2.13. Регрупування (Перегрупування)

Зупинка під режимом Закритого Парку, яку передбачено промоутером, 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 та закінчення 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. Карта часу

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

2.16. Суддя факту

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

3. ПРОЦЕДУРА ВИБОРУ МАРШРУТУ

3.1. Загальні вимоги

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

3.2. Дотримання офіційного маршруту та спортивної програми

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

4. ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗМАГАННЯ

4.1. Загальні вимоги

Для змагань з ралі на серійних автомобілях допускаються секретні траси або частково секретні траси.

На частково секретних трасах дозволяється проведення ознайомлення лише з дистанцією Швидкісних Змагальних Ділянок.

4.2. Тривалість Дня

4.2.1. Максимальна тривалість Дня не повинна перевищувати 12 годин водіння для будь-якого Екіпажу. До цього часу може бути додано щонайбільше 3 години для регрупінгу.

4.2.2. 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.

4.3. Обмеження швидкості

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

4.3.2. Середня швидкість на спеціальних ділянках не може перевищувати 70 км/год.

У випадку перевищення середньої швидкості Змагальна ділянка не повинна у подальшому використовуватись для змагання.

4.4. Дорожнє покриття

На змаганнях дозволяється використання будь-якого **твердого** покриття.

4.5. Змагальні ділянки

В ралі на серійних автомобілях допускається використання таких видів змагальних ділянок: швидкісна змагальна ділянка (ШЗД), режимна гонка (РГ), регулярність руху (РР), слалом (СЛ), спринт (СП),

Опис Змагальних ділянок, включених у маршрут змагання дається в Додатковому Регламенті.

4.6. Ретардери на Змагальних Ділянках

4.6.1. На трасах змагальних ділянок можливо застосування ретардерів тільки при виконанні промоутером наступних зобов'язань:

- Ретардер повинен вільно проглядатися зі спортивного автомобіля на відрізок не менше 50 метрів;

- Ретардер повинен бути відмічений в дорожній книзі із роз'ясненням в Регламенті або в схемі траси. Рекомендується віддавати перевагу пластиковим конусам або солом'яним пресованим тюкам. У разі застосування автомобільних покришок, можливе застосування їх лише для позначення кінцевих точок ретардеру у кількості 2 штук – одна покришка у горизонтальному положенні, друга встановлена вертикально у отвір першої, а між покришками – натягувати яскраву біло-червону попереджувальну стрічку. Дозволяється використання автомобільних покришок лише від легкових автомобілів. У

темний час доби елементи ретардера повинні маркуватися світловідбиваючими пристроями;

- Під час ознайомлення з змагальною ділянкою ретардер має бути чітко відмічений на місцевості (фарбою на асфальті, конусами або чимось аналогічним на ґрунті) таким чином, щоб під час ознайомлення були зрозумілі геометричні параметри проїзду;

- На місці встановлення ретардера, при проведенні змагальної ділянки, повинен знаходитись комісар або суддя факту.

5. УЧАСНИКИ ЗМАГАННЯ

5.1. Представники

До участі у змаганні допускаються володарі національних або міжнародних ліцензій Представника категорій «СР», «СТ», «ПІ», «ПН», 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.

5.2. Водії

До участі у змаганні допускаються володарі національних або міжнародних ліцензій Водія категорії «ІР», «ДО», «Д1», «ДЮ», «ДЛ» та «РЛ» що видана ФАУ, внесена у Реєстр володарів ліцензій ФАУ та дійсна у поточному році. Володарі ліцензій повинні мати документи згідно НСК ФАУ та інших регламентуючих документів ФАУ.

Володарі ліцензії категорії «ДЮ» мають право керувати автомобілем тільки на швидкісних змагальних ділянках.

Результати володарів ліцензії категорії «РЛ» не враховуються при визначенні результатів етапу Серії змагань.

5.3. Водії можуть брати участь у змаганні в індивідуальному заліку та входити до складу команд у заліку команд.

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

6. ЧЛЕНИ ЕКІПАЖІВ

6.1. 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.

6.2. 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.

7. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ

7.1. Кількість прийнятих заявок

Максимальну кількість учасників змагання буде визначено в Додатковому Регламенті.

7.2. Подача заявочної форми

Після затвердження у встановленому порядку Регламенту, Промоутер змагання за місяць до старту змагання публікує на офіційному сайті ФАУ (**www.fau.ua**) та на офіційному сайті промоутера (за наявності) Регламент змагання і офіційну форму для можливості подачі заявки на участь у змаганні.

Заповнену форму заявки Представник висилає Промоутеру у порядку, встановленому в 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 Регламентом.

7.3. Подача командної заявочної форми

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

7.4. Останній строк подачі заявок

Останній строк подачі заявок вказується у Регламенті.

7.5. Відмова в прийомі заявочної форми

Промоутер має право відмовити у прийомі заявки з вказуванням причин (ст. 3.14. НСК ФАУ).

Якщо промоутер змагання відхиляє заявку, він зобов'язаний повідомити про це заявника не пізніше, ніж за 2 дні до початку змагання, обґрунтувавши при цьому причини відмови.

7.6. Виправлення в заявочній формі

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

7.7. Заміна Представника та/або члена екіпажу

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

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

7.8. Гарантії Представника та членів екіпажу

Заявка є договором між Представником та Промоутером. Заявка зобов'язує Представника взяти участь заявленим екіпажам у ралі, а Промоутера – виконати по відношенню до Представника та усіх членів заявлених ним екіпажів всі положення НСК ФАУ, даних Правил та Регламенту змагання. Фактом подання заявки Представник і водій підтверджують знання НСК ФАУ, даного та Додаткового або Індивідуального Регламентів, приймають встановлені умови без обмежень, зобов'язуються виконувати всі правила і вимоги НСК ФАУ, офіційних осіб змагання та Промоутера. Промоутер не несе відповідальності за збитки та пошкодження, які спричинено Представникам та їхньому майну, за винятком випадків, що прямо передбачені даними Правилами. Всі Екіпажі беруть участь в ралі на свій власний ризик. Своім підписом в заявочній формі Представник та Екіпаж відмовляються від будь-яких прав на компенсацію витрат, які можуть виникнути в результаті події під час ралі. Ця відмова (від будь-яких прав на компенсацію витрат) відноситься до ФАУ, Промоутера, Офіційних осіб та інших учасників змагання.

7.9. 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.

8. ЗАЯВОЧНИЙ ВНЕСОК

8.1. Оголошення заявочного внеску

8.1.1. Розмір заявочного внеску встановлюється Промоутером та вказується в Регламенті.

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

8.2. Обмеження розміру заявочного внеску для етапу багатетапного змагання

Розмір внеску на етапі багатетапного змагання не повинен перевищувати розміру, вказаного в Загальному Регламенті серії багатетапних змагань.

8.3. Повернення заявочного внеску

Заявочний внесок повністю повертається:

- кандидатам, чий заявка відхилено;
- у випадку, якщо ралі не відбулося.

8.4. Часткове повернення заявочного внеску

Якщо заявлений Представник з форс-мажорних обставин, належним чином перевіреною ФАУ, не брав участі у змаганні, йому повертається 50% заявочного внеску.

8.5. Пізні сплати заявочного внеску

Регламентом змагання може бути передбачено збільшення заявочного внеску при пізній сплаті.

8.6. Додаткові внески Промоутеру змагань

Додаткові заявочні внески Промоутеру змагань, які визначені Регламентом повинні бути внесені до закінчення адміністративних перевірок під загрозою відмови у старті.

9. СТРАХОВЕ ПОКРИТТЯ

9.1. Опис страхового покриття

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

9.2. Покриття цивільної відповідальності Промоутера

9.2.1. Промоутер ралі забезпечує покриття цивільно-правової відповідальності власників автомобілів учасників змагання за шкоду життю, здоров'ю та майну третіх осіб у розмірі не менше ніж визначено рішеннями ФАУ.

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

9.2.3. Страхове покриття має бути забезпечене для учасників змагання протягом тестової ділянки та згодом, під час руху в межах маршруту ралі: від старту першого дня і до закінчення ралі. Автомобілі, які зійшли та прийняли Ре-старт, не будуть вважатися такими, що зійшли, та будуть знаходитись під страховим покриттям.

9.3. Винятки зі страхового покриття

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

9.4. Індивідуальне страхове покриття

Кожен член екіпажу повинен мати страховий поліс від нещасного випадку на суму визначену в Додатковому Регламенті.

10. АВТОМОБІЛІ, ЩО МАЮТЬ ПРАВО БРАТИ УЧАСТЬ У ЗМАГАННЯХ

10.1. До участі у змаганнях з ралі на серійних автомобілях допускаються легкові автомобілі що відповідають вимогам Правил дорожнього руху, та відповідають технічним вимогам визначеним у Регламенті змагання, та в технічному додатку багатоетапного змагання (серії змагань).

10.2. Перелік залікових груп, в яких визначаються переможці, встановлюється в Регламенті змагання та в загальному Регламенті багатоетапного змагання.

10.3. Промоутер змагання може вводити обмеження щодо мінімальної та максимальної кількості автомобілів які можуть брати участь у змаганні.

11. РОЗПОДІЛ НОМЕРІВ

Порядок розподілу номерів визначається Промоутером в Регламенті змагання.

12. НОМЕРИ ЗМАГАНЬ

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

12.1. Варіанти розміщення

12.1.1. Дверні панно

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

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

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

12.1.2. Переднє панно

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

12.2. Розташування номерів та реклами

Розташування номерів та реклами визначається в Регламенті змагання.

12.3. Використання смуги у верхній частині лобового скла автомобіля учасників

Смуга у верхній частині лобового скла автомобіля учасників використовується в порядку, встановленому рішенням КАС ФАУ від 15.03.2020 року.

13. ПРИЗВИЩА ВОДІЇВ

13.1. Задні бокові вікна

13.1.1. 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 60 мм і щонайбільше 100 мм. З лівого боку автомобіля наноситься прізвище першого водія (пілота), з правого боку – другого (штурмана). Висота літер та місце розташування прізвищ вибираються таким чином, щоби цифри стартового номеру могли бути повністю розміщені на верхній частині скла.

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

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

13.1.4. За відсутність на автомобілі прізвиська водія або національного прапора (крім випадків, коли в ході змагання задні бокові вікна автомобіля виявляються розбитими), Представник пеналізується грошовим штрафом, розмір якого повинен бути визначено в Регламенті змагання.

14. РЕКЛАМА

Промоутер зобов'язаний забезпечити кожен екіпаж комплектом офіційних наклейок змагання і включити в 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 Представник пеналізується грошовим штрафом, розмір якого повинен бути вказаний в Регламенті змагання.

14.1. Обмеження на рекламу

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

- не суперечить чинному в Україні законодавству;
- не носить політичного чи релігійного характеру ;
- не носить образливого характеру або суперечить інтересам FAU ;
- не займає місця, зарезервовані для емблем та номерів змагання;
- не заважає видимості з місця водія.

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

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

14.2. Обов'язкова реклама промоутера

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

На панно номерів змагання 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 Регламенті або, до дати закриття прийому заявок, в офіційному бюлетені.

14.3. Необов'язкова (додаткова) реклама промоутера.

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

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

14.3.3. Представники, які приймають додаткову рекламу промоутерів, повинні залишити для неї місця, які вказані в Додатку до Регламенту змагання.

14.3.4. У разі виникнення спірних питань, тільки ФАУ має можливість для їх рішення.

15. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ

15.1. Спортивні Комісари

Список Спортивних Комісарів завжди повинен складатися щонайменше з трьох членів, які повинні відповідати вимогам ФАУ щодо рівня кваліфікації вказаних осіб.

15.2. Офіцер по зв'язку з учасниками ралі (CRO)

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

15.3. Інші офіційні особи

Директор змагання, Технічний комісар, Головний секретар та інші офіційні особи запрошуються Промоутером ралі з врахуванням вимог ФАУ щодо рівня кваліфікації вказаних осіб.

16. ДОКУМЕНТАЦІЯ. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

16.1. Документація змагання

Промоутеру змагання рекомендовано забезпечити до старту змагання випуск дорожньої книги, регламенту, маршрутного листу та знаків ОК SOS з розрахунку щонайменше по одному примірнику на кожний екіпаж.

16.2. Стандартні документи ФАУ

Регламент змагання, карти часу, дорожня книга, форма заявки, а також протоколи результатів мають відповідати документам стандарту ФАУ.

16.3. Мова

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

16.4. Обов'язкові атрибути

Назва змагання, емблема промоутера та офіційна приписана емблема ФАУ повинні бути розташовані на обкладинці Регламенту змагання, на будь-яких Бюлетенях і на першій сторінці неофіційних та офіційних результатів.

17. РЕГЛАМЕНТ ЗМАГАННЯ

17.1. Загальні вимоги

17.1.1. Кожне змагання повинно проводитися згідно Регламенту. Проект Додаткового або Індивідуального Регламенту повинен обов'язково включати в себе список Офіційних Осіб змагання, карту ралі та програму проведення ралі.

17.1.2. Регламент затверджується Промоутером змагання відповідно до положень НСК ФАУ, інших регламентуючих документів, перелічених у даних Правилах, і повинні посилатися на відповідність НСК ФАУ і даних Правилах.

17.1.3. Додатковий Регламент повинен відповідати вимогам Загального Регламенту багатоетапного змагання (серії), якщо змагання є етапом багатоетапного змагання.

17.2. Розклад

17.2.1. Затверджений Промоутером та погодженим Комітетом ФАУ з ралі на серійних автомобілях проект Регламенту змагання повинен надійти у ФАУ щонайпізніше за 1 місяць до першого Дня змагання.

17.2.2. Протягом тижня після отримання проекту Регламенту - ФАУ повідомить промоутера про будь-які зміни, які повинні бути внесені, завізувати його та дозволити його публікацію в порядку, встановленому ФАУ.

17.2.3. Регламент змагання повинен бути опубліковані щонайпізніше за 1 місяць до дати старту ралі.

17.2.4. Після публікації Регламенту на сторінці змагання сайту ФАУ будь-які зміни можуть бути внесені тільки Бюлетенями, після погодження з ФАУ (до початку технічних перевірок). Бюлетень вважатиметься таким що набрав чинність після публікації на сторінці змагання сайту ФАУ.

17.3. Доповнення до Регламенту – Бюлетені

17.3.1. Бюлетені можуть бути випущені:

- Промоутерами до початку змагання. Вони мають бути представлені для схвалення в ФАУ.

- Спортивними Комісарами протягом змагання, за винятком зміни маршруту, який може бути випущений рішенням Директора змагання.

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

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

18. ДОРОЖНЯ КНИГА (ЛЕГЕНДА)

18.1. Обов'язковий маршрут

Всі екіпажі отримують Дорожню книгу (Легенду), що містить докладний опис обов'язкового маршруту, якого необхідно дотримуватись. Будь-яке відхилення буде доведено до відома Спортивних Комісарів, які можуть накласти пеналізацію аж до дискваліфікації.

18.2. Відхилення від маршруту на Змагальній ділянці

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

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

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

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

18.3. Готовність

Дорожня книга (Легенда) повинна випускатись окремою книгою формату А5 та видаватись кожному екіпажу на передстартовій адміністративній перевірці.

19. ПЛАН БЕЗПЕКИ

Промоутер повинен підготувати План Безпеки змагання у відповідності до вимог ФАУ та передати для затвердження комітету безпеки та медицини ФАУ.

20. КАРТИ ЧАСУ

20.1. Компоновка

20.1.1. Ця карта має надавати місце на дорожній сектор та місце на швидкісну змагальну 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.

20.1.2. Обов'язкове застосування Карти часу, форма якої відповідає додатку до цього Правил змагань з ралі на серійних автомобілях.

20.2. Записи в Kartі часу

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

20.3. Відсутність окремих записів

Відсутність штампів або підпису з будь-якого контролю проходження або відсутність записаного часу на контролі часу або не передача контрольної kartи на кожному контролі (часу, проходження або регрупуінгу) або на фініші ралі призведе до дискваліфікації відповідного екіпажу за рішенням КСК.

20.4. Норма часу

Заданий час для проходження дистанції між двома послідовними контролями часу зазначено у контрольній kartі.

20.5. Відображення часу

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

20.6. Відповідальність

Кожен екіпаж:

- несе виключну відповідальність за свою контрольну карту;
- відповідає за надання Контрольної карти на різних контролях та за точність записів;
- відповідає за будь-які записи, які зроблено в його контрольній карті. Відповідно, екіпаж зобов'язаний надавати свою Карту часу комісарам в необхідний час та перевіряти правильність часу, який було записано.
- зобов'язаний, в разі непогодження з часом, який було записано комісарами на будь-якому посту, висловити своє непогодження в протоколі посту та звернутися із заявою на ім'я Директора змагання до кінця поточної секції. В іншому разі екіпаж втрачає право на протест з приводу даного, невірно зафіксованого часу.

20.7. Невідповідність

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

21. РЕЄСТРАЦІЯ

21.1. 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.

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

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

21.4. Реєстрація може проводитись головним секретарем змагання за допомогою електронного документообігу.

22. АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ

22.1. Адміністративні перевірки – перевірки, які виконуються до старту, згідно розкладу, який вказано в Регламенті змагання, та містять в собі:

- перевірку заявочних форм;
- перевірку ліцензій Представників та Водіїв;
- перевірку документів, які надають право на керування транспортними засобами Водіями;
- перевірку реєстраційних документів на автомобіль;
- перевірку наявності медичного допуску до змагань з автомобільного спорту;
- перевірку наявності у Водіїв полісів страхування від травм та нещасних випадків.

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

22.3. Запізнення на адміністративну перевірку в межах часу її проведення пеналізується Директором змагання виключно грошовим штрафом в межах 20% від заявочного внеску.

22.4. Запізнення на адміністративну перевірку після закінчення її проведення пеналізується Директором змагання грошовим штрафом в межах 50% від заявочного внеску або дискваліфікації за рішенням Спортивних Комісарів.

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

23. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

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

23.2. Запізнення на Технічну Інспекцію в межах часу її проведення пеналізується Директором змагання виключно грошовим штрафом в межах 20% від заявочного внеску.

23.3. Запізнення на Технічну Інспекцію після закінчення її проведення пеналізується Директором змагання грошовим штрафом в межах 50% від заявочного внеску або дискваліфікації за рішенням Спортивних Комісарів.

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

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

23.6. У разі якщо за маршрутом ралі передбачені Змагальні Ділянки - екіпаж повинен пред'явити на технічній інспекції наявність твердих шоломів на кожного члена екіпажу.

24. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ ДО СТАРТУ

24.1. Ідентифікація

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

24.2. 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 відмовити в старті.

24.3. Представлення автомобілів

24.3.1. Заявлений автомобіль може бути представлений на Технічній Інспекції представником команди.

24.3.2. З дотриманням вимог безпеки рекомендується застосування на автомобілях ручних вогнегасників сумарною масою не менше 2 кг. Вогнегасники повинні бути надійно закріплені в салоні автомобіля у легкодоступних місцях.

24.4. Розклад

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

25. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ ПРОТЯГОМ РАЛІ

25.1. Додаткові перевірки

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

25.2. Відповідальність екіпажів

Представник відповідає за технічну відповідність свого автомобіля під час всієї тривалості ралі.

26. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ. ФІНАЛЬНІ ПЕРЕВІРКИ

26.1. Фінальний ЗП

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

26.2. Вибір автомобілів

Повний технічний контроль може бути здійснено на розсуд Комісарів, які діють офіційно, або внаслідок протесту, або за рекомендацією Директора змагання Спортивним Комісарам.

26.3. Час, відведений для фінальної ТІ

Згідно з Регламентом змагання часовий інтервал від моменту прибуття автомобілів на фінальну ТІ та моментом реєстрації Попередньої остаточної класифікації не повинен бути менше години.

27. ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ РУХУ**27.1. Загальні правила**

27.1.1. Екіпажі повинні завжди дотримуватись вимог Правил Чесної Гри ФАУ.

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

27.1.3. Навмисне виконання будь-яких елементів фігурного керування автомобілем, наприклад, розворот на 180 градусів або обертання автомобіля навколо власної осі тощо можливе лише тоді, коли це дозволено Регламентом змагання. За порушення цього правила екіпаж буде пеналізовано грошовим штрафом згідно рішення Директора змагання.

27.1.4. Екіпажі повинні завжди рухатись Змагальною Ділянкою в напрямку, вказаному в Дорожній книзі або схемі траси, під загрозою дискваліфікації, оголошеною Директором змагання. Ця вимога стосується також ділянки траси від фінішу Змагальної Ділянки до кінця зони відмітки на Змагальній Ділянці.

27.1.5. Під час руху дорожньою секцією забороняється використовувати для приведення в рух автомобіля, що змагається, сторонню допомогу, буксирування або транспортування. За порушення цих правил екіпаж буде дискваліфіковано.

27.1.6. У випадку короткочасного штовхання автомобіля силами екіпажу з метою спроби відновити роботу двигуна під час руху дорожньою секцією, дія п.27.1.2. та 27.1.5 розповсюджуватись не буде.

27.2. Перевищення швидкості під час ознайомлення

27.2.1. Ознайомлення – це не тренування. Всі Правила Дорожнього руху України повинні неухильно виконуватись, безпека та права інших учасників руху повинні поважатись. Факти порушень будуть передані Спортивним Комісарам для прийняття відповідного рішення.

27.2.2. За порушення ПДР під час ознайомлення з трасою ралі встановлюються такі додаткові внески промоутеру змагань:

перше порушення	Не більше 750 грн.
друге порушення	Не більше 1000 грн.
третє порушення	Не більше 1500 грн.

- екіпаж, водій якого допустив чотири порушення, буде дискваліфіковано;
- штрафи, пов'язані з порушенням ПДР, залишаються у Промоутера змагань.

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

27.3. Перевищення швидкості під час ралі

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

перше порушення	Не більше 500 грн.
друге порушення	Часовий штраф не більше 5 хвилин
третє порушення	За рішенням Спортивних Комісарів

27.4. Правила дорожнього руху

27.4.1. Протягом всього ралі на дорожніх секціях екіпажі зобов'язані неухильно дотримуватись Правил Дорожнього Руху України.

27.4.2. У випадку порушення правил дорожнього руху, скоєного екіпажем, що бере участь в ралі, працівник МВС або офіційна особа, які помітили порушення, повинні інформувати про це порушника таким само чином, як і звичайних учасників дорожнього руху.

27.4.3. Якщо співробітники МВС вирішать не зупиняти водія, що порушив правила, він може вимагати застосування до нього пеналізації, встановленої Регламентом змагання 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.

28. ОЗНАЙОМЛЕННЯ

На частково секретних трасах дозволяється проведення ознайомлення з трасою Змагальних ділянок. Промоутери всіх змагань повинні постійно вести контроль відповідності цих нижчезгаданих умов протягом вказаного періоду.

28.1. Автомобілі ознайомлення

Можуть використовуватись будь-які серійно вироблені автомобілі, допущені до участі у дорожньому русі на території України.

28.2. Шини для автомобілів ознайомлення

Шини, які використовуються для ознайомлення, повинні бути серійно виробленими шинами, якщо інакше не сказано в Регламенті змагання.

28.3. Обмеження ознайомлення

28.3.1. Ознайомлення з трасою змагань до його офіційного початку забороняється під загрозою відмови у старті. Учасники змагань не мають права з'являтися на трасі Змагальних ділянок, після їхньої публікації і до офіційного початку ознайомлення.

28.3.2. Під час ознайомлення з трасою будь-якої Змагальної ділянки забороняється рух у напрямку, відмінному від того, який вказано у схемі траси або дорожній книзі. За порушення цього правила екіпаж буде пеналізовано грошовим штрафом згідно рішення Директора змагання.

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

28.4. Проведення ознайомлення

28.4.1. Порядок проведення ознайомлення вказується в Регламенті змагання або окремим бюлетнем.

28.5. Розклад

Ознайомлення повинно проходити згідно розкладу, встановленого промоутером. Розклад повинен передбачати граничний термін здачі Контрольної Карті ознайомлення в Секретаріат (за наявності). Не надання даної Контрольної Карті призведе до накладення грошової пеналізації у розмірі не більше 750 гривень.

28.6. 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 Змагальних Ділянок ралі без спеціального дозволу від Директора змагання. У разі порушення розкладу ознайомлення на екіпаж буде накладено грошову пеналізацію.

28.7. Кількість проїздів

Ознайомлення з трасою ралі повинно проводитись з обов'язковим обмеженням кількості проїздів кожною Змагальною Ділянкою від двох до трьох разів із суддівським контролем виконання цих умов (відміткою в спеціальній контрольній карті ознайомлення або протоколі посту). Для контролю кількості проїздів кожній Змагальній Ділянці розташовуються судді, які роблять відповідні записи. Контрольна карта ознайомлення має бути здана в Секретаріат ралі щонайпізніше в термін, вказаний в Програмі ралі.

28.8. Швидкість під час ознайомлення

Промоутер може ввести обмеження швидкості на швидкісній змагальній ділянці. Паналізація за перевищення швидкості вказується в Регламенті змагання або окремим бюлетнем.

28.9. Порухення

Всі відмічені порушення будуть афішовані на офіційній дошці для оголошень.

29. КОНТРОЛІ – ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

29.1. Позначення контролів

Всі контролі, тобто контролі часу та проходження, Зони контролів старту та фінішу Змагальних Ділянок, Регрупінгу будуть позначені через стандартизовані знаки, затверджені ФАУ, з дотриманням зображень та відстаней, які вказано в Додатку 1.

29.2. Захисні бар'єри

Рекомендовано захищати бар'єрами або сигнальними стрічками Зону контролю щонайменше протягом 5 метрів до й після посту контролю, щоб дозволити екіпажам та персоналу посту без перешкод виконати процедуру відмітки.

29.3. Зони контролю

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

29.4. Час зупинки в Зонах контролю

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

29.5. Готовність до роботи

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

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

29.6. Дотримання послідовності Контролів та напрямку руху

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

29.6.2. Заборонено повторно в'їжджати в зону контролю.

29.7. Команди (інструкції) суддів змагання (маршалів)

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

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

30. КОНТРОЛІ ПРОХОДЖЕННЯ

На цих контролях судді (маршали) повинні просто поставити штамп та/або підпис в контрольній карті, не вказуючи час проходження, як тільки її буде передано екіпажем. Пост КП позначено знаками, які вказано в Додатку 1.

31. КОНТРОЛЬ ЧАСУ

31.1. Дії

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

31.2 Процедура реєстрації

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

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

31.2.3. 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.

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

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

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

31.2.7. Тільки екіпаж несе відповідальність за ідеальний час відмітки. Екіпаж може подивитись на офіційний годинник на столі контролю. Судді (маршали) не можуть надавати екіпажу жодної інформації (консультації) щодо цього ідеального часу відмітки. У разі, якщо офіційний годинник на посту контролю із форс мажорних обставин не працює, екіпаж повинен користуватись своїм годинником який було синхронізовано з офіційним годинником або штурман може уточнити час у судей на посту.

31.2.8. Екіпаж не буде пеналізовано, якщо автомобіль в'їхав в зону контролю протягом ідеальної хвилини відмітки або попередньої хвилини. У разі, якщо на посту контролю часу утворився затор та екіпаж не може потрапити на автомобілі в зону контролю, штурман може отримати відмітку у картку часу на пості КЧ показавши суддям де знаходиться автомобіль та пілот екіпажу.

31.2.9. Екіпаж не буде пеналізовано за запізнення, якщо передача контрольної карти відповідному судді відбувається протягом ідеальної хвилини відмітки.

31.2.10. Будь-яка відмінність між реальним часом відмітки та ідеальним буде пеналізована наступним чином (якщо інше не вказано у Регламенті змагання):

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

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

31.3. Контроль Часу, який суміщено зі стартом Змагальної Ділянки

31.3.1. Якщо за постом контролю часу слідує Старт Змагальної Ділянки, буде застосовуватись наступна процедура:

На посту контролю часу відповідний суддя 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 Змагальної Ділянки в одну й ту саму хвилину, попередній час старту на цю Змагальну Ділянку 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.

31.3.2. негайно після отримання відмітки на посту контролю часу автомобіль, що змагається, повинен проїхати на пост Старту Змагальної Ділянки. Відповідальний суддя цього посту запише в Контрольну карту часу, запланований для старту на Змагальну Ділянку, який зазвичай співпадає з попереднім часом старту на Змагальну Ділянку (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 даних Правилах (див. Статтю 36.2.).

31.3.3. Якщо внаслідок інциденту існує різниця між двома записами часу, перевага віддається часу старту на Змагальній Ділянці, якщо інакше не вирішать Спортивні Комісари.

31.4. Раптовий контроль часу

Для запобігання порушень екіпажами ПДР України та підвищення рівня безпеки проведення автоспортивного заходу, промоутерам рекомендовано передбачити розміщення пунктів раптового контролю часу (РПКЧ) за маршрутом проведення автоспортивного заходу, при цьому:

31.4.1. Раптовий пункт контролю часу - у дорожній книзі не відміченій, але позначені по маршруту аналогічно пункту контролю часу з набором відповідних знаків;

31.4.2. У зоні прямої видимості суддів факту - заборонена зупинка, а також різке зниження швидкості під загрозою пеналізації визначеної в Регламенті змагання;

31.4.3. Пеналізується випередження розкладу на РПКЧ понад пільгу із розрахунку 30 секунд за хвилину або частку хвилини від ідеального часу, при цьому пільга являє собою 10% від часу руху від попереднього КЧ (за розкладом). Запізнення на РПКЧ не пеналізується, в такому випадку РПКЧ прирівнюється до пункту контролю проходження.

31.4.4. Забороняється промоутеру розміщувати РПКЧ за поворотами, вигинами і в межах відсутності прямої видимості менше ніж 100м, а також на протязі Змагальних Ділянок;

31.4.5. Промоутер при розміщенні РПКЧ повинен враховувати ПДР України, допустимий швидкісний режим і складність маршруту до і після РПКЧ, а не тільки брати в розрахунок середню швидкість руху.

32. ДИСКВАЛІФІКАЦІЯ ЧЕРЕЗ ЗАПІЗНЕННЯ

32.1. 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 45 хвилин, призведе до дискваліфікації екіпажу з ралі за рішенням КСК. При підрахунку часу для такої дискваліфікації береться до уваги тільки фактичний час запізнення, а не час пеналізації. Втім екіпажі можуть прийняти Ре-старт згідно умов Статті 46.

32.2. Передчасне прибуття

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

32.3. Повідомлення про дискваліфікацію

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

33. КОНТРОЛІ ПЕРЕГРУПУВАНЬ

33.1 Процедура входу до парку Регрупінгу

33.1.1. Прибувши на ці пости контролю регрупінгу, екіпажі отримують інструкції щодо їхнього часу старту. По тому вони повинні провести свої автомобілі безпосередньо в Парк сервісу.

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

34. ШВИДКІСНІ ЗМАГАЛЬНІ ДІЛЯНКИ. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

34.1. Хронометраж

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

34.2. Порядок проходження ШЗД, а також зі спринту та слалому вказується у додаткових схемах.

Максимальна кількість про'здів швидкісної змагальної ділянки не більше 3х разів (в одному напрямку).

34.3. Дистанція для слалому не повинна бути більшою за 1000 метрів. Якщо дистанція слалому перевищує 500 метрів, необхідно класифікувати такий тип змагальної ділянки як Спринт. Промоутер встановлює максимальний часовий норматив проходження таких змагань кожним екіпажем.

34.4. Якщо траса ШЗД позначена маркерами у вигляді конусів та стрічок, а також будь якіки іншими засобами (покришки, блоки, ретардери із соломи та інше), то дотик до маркера пеналізується рішенням Директора (якщо інше не вказано в регламенті змагання):

1 порушення - додаванням до часу екіпажа 5 секунд.

2 порушення - додаванням до часу екіпажа 10 секунд.

3 та кожне послідовне порушення - додаванням до часу екіпажа 20 секунд.

У разі пошкодження маркерів, елементів ретардерів та огорожень, та неможливістю їх подальшого використання, екіпаж може бути пеналізовано грошовим штрафом, або дискваліфікацією із змагання.

Екіпаж, який порушив порядок проходження ШЗД або схеми ретардерів, буде пеналізовано. Порядок проходження змагальної ділянки встановлюється: схемою ШЗД (при ознайомленні з трасою колонною за машиною безпеки промоутера) та \ або дорожньою книгою (при ознайомленні з трасою у порядку встановленому додатковим регламентом змагання). Будь яке відхилення від маршруту ШЗД (включно зі зрізкою повороту, коли автомобіль покидає межі дорожнього полотна усіма колесами) може трактуватися спортивними комісарами змагання як порушення порядку проходження.

За рішенням спортивних комісарів, при порушенні порядку проходження заліковим часом на ШЗД є найгірший час показаний екіпажем в заліку, до якого належить екіпаж, на цій ділянці, помножений на коефіцієнт **1,1**.

Якщо регламентом змагання передбачено фіксований штраф за непроходження визначеного типу елементів безпеки траси (ретардер, бочка та інше) пеналізація накладається рішенням Директора змагання і не буде вважатись порушенням порядку проходження ШЗД. Але за рішенням спортивних комісарів пеналізацію може бути змінено.

35. ПОЧАТОК ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ

35.1. Пост Старту Змагальної Ділянки

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

35.1.2. На старті Змагальної Ділянки, якщо зафіксовано суддею відсутність твердого шолома хоча б у одного члена екіпажу веде до зняття зі старту з подальшим екіпажу з ралі рішенням Директора змагання.

35.2. Процедура старту

35.2.1. На змаганнях рекомендується 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).

Рекомендовано проводити опис роботи електронної системи старту у Регламенті змагання або доводити до пілотів на брифінгу. В разі виходу з ладу електронного приладу фіксації фальстарту повинен вестись окремий протокол фальстарту, в якому ручним хронометром ведеться хронометраж фактичного початку руху автомобіля. Суддя - хронометрист повинен знаходитись спиною до сигналів старту (електронних або ручних) на рівні заднього крила автомобіля, що стартує.

35.3. Ручна процедура старту

В разі необхідності використання ручної процедури **суддя** запише час, передбачений для старту даного автомобіля, в контрольну карту Змагальної 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.

35.4. Відкладений старт через помилку екіпажу

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

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

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

35.5. Затримка Змагальної Ділянки

Якщо проведення Змагальної Ділянки було затримано більш ніж на 30 хвилин, щонайменше один «автомобіль безпеки» повинен пройти трасою Змагальної Ділянки перед проїздом наступних автомобілів, що змагаються, з метою проінформувати усіх пристуніх про те, що Змагальну Ділянку збираються поновити. В якості альтернативи (в іншому випадку) Змагальна Ділянка повинна бути відмінена та переведена в дорожній режим.

35.6. Помилковий старт (фальстарт)

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

перше порушення	10 секунд;
друге порушення	20 секунд;
третє порушення	30 секунд;
наступні порушення	на розсуд Спортивних Комісарів.

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

35.7. Стартовий інтервал

35.7.1. Порядок старту повинен бути прописаний в Регламенті змагання.

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

35.7.3. Інтервал між екіпажами повинен бути щонайменше 1 хвилина (якщо інше не вказано у Регламенті змагання).

36. ФІНІШ ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ

36.1. Фінішна лінія

Змагальні 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 Змагальної Ділянки за протоколами резервного (дублюючого) хронометражу. На фініші Змагальних Ділянок хронометристи повинні розташовуватись на рівні лінії хронометражу, яку відмічено знаком с картатим прапором на червоному тлі.

Змагальні Ділянки типу слалом або спринт, закінчуються фінішем базою автомобіля, коли лінія фінішу розміщується між передньою та задньою віссю автомобіля. Відсутність передбаченого фінішу базою пеналізується додаванням до результату 5 сек.

37. ПОСТ СТОП

37.1. Екіпаж повинен зупинитися на пункті Стоп, який позначено знаком «СТОП», для запису в контрольну карту Змагальної ділянки свого часу фінішу (години, хвилини, секунди та десяті долі секунди). Знак «STOP» на червоному тлі встановлюється приблизно на 100-200 метрів далі за лінією фінішу. В будь-якому разі відстань від лінії фінішу до знака «STOP» повинна гарантувати екіпажу можливість повної та безпечної зупинки автомобіля, не вдаючись при цьому до екстреного гальмування. Якщо хронометристи не можуть повідомити точний час фінішу **суддям** негайно, останні тільки ставлять штамп в контрольній карті Змагальної Ділянки екіпажа, а час буде записано в наступній зоні нейтралізації або на контролі регрупувугу. Судді на посту «СТОП» повинні забезпечити табло результатів з записами часу проходження Змагальної Ділянки.

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

38. ПЕРЕРИВАННЯ ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ

38.1. Якщо проходження Змагальної 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 змагання (або згідно п.38.4 правил).

38.2. Ця класифікація може здійснюватися, навіть якщо тільки один екіпаж зміг пройти на маршрут у нормальних умовах змагання.

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

38.4. 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 серед чотирьох інших найгірших часів.

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

39. БЕЗПЕКА УЧАСНИКІВ РАЛІ

39.1. Екіпіровка екіпажів

Під час проходження Змагальної Ділянки, знаходячись в автомобілі, екіпаж повинен бути екіпірований твердими захисними шоломами та одягом, який закриває всі частини тіла крім кистей рук, шиї та обличчя, бути пристебнутим ременями безпеки.

У разі порушення вище вказаних вимог - екіпаж пеналізується згідно з Регламентом змагання.

39.2. Знаки SOS / ОК

39.2.1. Кожен екіпаж повинен мати у автомобілі червоний знак «SOS» та зелений знак «ОК».

39.2.2. В разі нещасного випадку, коли потребується термінове медичне втручання або зупинка змагальної ділянки, червоний знак «SOS» має бути негайно показаний всім наступним автомобілям (та дронам або гелікоптерам), які намагатимуться надати допомогу.

39.2.3. 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.

39.2.4. В разі аварії без постраждалих, які потребують негайної медичної допомоги, та при можливості наступним екіпажам продовжити рух змагальною ділянкою зелений знак «OK» має бути ясно показаний всім наступним автомобілям та гелікоптерам, які намагаються надати допомогу.

На екіпажі, які не виконають вимоги даного пункту, будуть пеналізовані рішенням Директора змагання.

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

39.2.6. Рекомендовано описувати дії членів екіпажу в разі утворення нещасного випадку у Дорожній книзі.

39.2.7. Будь-який екіпаж, що зійшов, повинен повідомити про свій схід штаб ралі якомога раніше, за винятком форс-мажорних випадків. Будь-які екіпажі, що не повідомили про свій схід, будуть пеналізовані рішенням Директора змагання.

39.3. Повідомлення про нещасний випадок

Якщо екіпажі залучені до нещасного випадку, при якому глядач отримує фізичну травму, водій або штурман повинні повідомити про це штаб ралі.

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

39.4. Червоний трикутник

39.4.1. Кожен автомобіль, що змагається, повинен мати на борту червоний світловідбиваючий трикутник, який, в разі зупинки автомобіля на Змагальній 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 пеналізовано рішенням Директора змагання.

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

39.5. Використання червоних прапорів

39.5.1. Якщо водії проходять повз розгорнутий червоний прапор, вони повинні негайно збавити швидкість та зберігати цю швидкість до кінця Змагальної Ділянки, а також дотримуватися вказівок суддів та пілотів машин безпеки. Прапори повинні бути показані (афішовані) на всіх радіо постах, передуючих інциденту. Будь-яке недотримання цих правил потягне за собою пеналізацію, яка буде призначена рішенням Директора змагання.

39.5.2. Екіпажам, яким було показано червоний прапор, буде надано штучний час на даній Змагальній Ділянці, згідно процедур, викладених в Статті 38 цих правил.

39.5.3. Червоні прапори будуть показані тільки за наказом Директора змагання. Прапори можуть бути показані тільки суддями, одягненими в ясно видимі жилети. Час розгортання прапору буде зафіксовано і повідомлено Спортивним Комісарам Директором змагання.

39.5.4. Жоден інший прапор, крім червоного, не може бути показаний на трасі Змагальної Ділянки.

39.5.5. Червоні прапори можуть бути показані тільки на радіо посту (які мають бути розташовані не рідше чим через кожні 5 км траси Змагальної Ділянки).

39.6. Пост червоного 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.

40. СУПЕР ЗМАГАЛЬНА ДІЛЯНКА

40.1. Характеристики СЗД

40.1.1. 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 Змагальної Ділянки для кожного автомобіля.

40.1.2. Проведення в заліку ралі Супер Змагальної Ділянки для глядачів є рекомендованим.

40.1.3. Якщо екіпаж не може завершити СЗД в останній день, його буде поновлено на наступному КЧ та призначено час ділянки у вигляді гіршого зафіксованого часу помноженого на коефіцієнт 1.1. Таким чином, екіпаж буде визнано таким, що завершив проходження ділянки.

40.2. Проведення СЗД

Регламентация проведення та організації СЗД має бути включена в Регламент змагання.

40.3. Порядок старту

Порядок старту на СЗД та часові інтервали – на розсуд Промоутера. Втім, Промоутер повинен деталізувати процедуру в Регламенті змагання або в окремому Бюлетені.

41. ПРАВИЛА ЗАКРИТОГО ПАРКУ

41.1. Застосування

Після проходження залікової дистанції траси змагання екіпаж повинен одразу слідувати у закритий парк, або в місце, вказане офіційними особами змагання, з наступним слідуванням в закритий парк.

Автомобілі підкорюються правилам закритого парку:

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

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

41.1.3. З моменту, коли автомобілі досягнуть кінця ралі, і до моменту, коли Спортивні Комісари своїм рішенням відмінять режим закритого парку.

41.2. Персонал, що має доступ в ЗП

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 (окрім випадків, коли рішенням Директора змагання дозволено знаходитись виключно членам екіпажу у їх автомобілі, під наглядом технічного комісара або контролера).

41.3. Штовхання автомобіля в ЗП

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

41.4. Автомобільні чохли (покриття)

Заборонено використання в закритому парку захисних автомобільних чохлів (покриттів).

41.5. Порушення правил закритого парку.

Всі автомобілі, що не прибули або покинули закритий парк, дискваліфікуються зі змагання. Водії і Представники, що порушили режим закритого парку, дискваліфікуються зі змагання.

42. РЕМОНТ В ЗАКРИТОМУ ПАРКУ

42.1. Інструкції щодо ремонту

42.1.1. Якщо технічні комісари вирішать, що стан автомобіля настільки незадовільний, що може вплинути на безпеку дорожнього руху, цей автомобіль має бути відремонтований під наглядом технічних комісарів.

42.1.2. 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.

42.2. Заміна скла

42.2.1. Як виняток, під наглядом відповідних комісарів або технічних контролерів, екіпаж може замінити лобове або заднє скло з можливістю допомоги 3х членів команди. Ці роботи повинні бути закінчено до часу старту, в іншому разі буде накладено пеналізацію відповідно до п. 31.2.10 цього Регламенту.

42.2.2. Якщо для заміни скла необхідне рихтування кузова, буде застосовано п. 31.2.10 цього Регламенту

42.3. Дотримання пожежної безпеки

42.3.1. Будь-який ремонт, що стосується паливної системи автомобіля – заборонено у парку сервісу.

43. 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 Промоутера. Розклад та місце церемонії повинні бути означені в Регламенті змагання та в інформаційних матеріалах про змагання.

44. ЗОНА СТАРТУ

44.1. Старт ралі

Перед стартом промоутери можуть зібрати всі автомобілі, що змагаються, на передстартовій площадці, на яку автомобілі потрібно поставити за 1 годину до часу старту, як регламентовано в Регламенті змагання. В 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.

44.2. Старт Дня

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

45. СТАРТОВИЙ ПОРЯДОК ТА ІНТЕРВАЛИ

45.1. Порядок надання стартових номерів

Порядок надання стартових номерів визначається в Регламенті змагання.

45.2. Публікація списків заявлених екіпажів зі стартовими номерами

Попередній список заявлених екіпажів з вказаними їхніми стартовими номерами повинен бути опублікований Промоутером змагання та оновлюватись якомога частіше.

45.3. Перерозподіл водіїв

Директор змагання (за узгодженням із Спортивними комісарами), для забезпечення безпеки мають можливість міняти порядок старту – як на старті ралі, так і після проведення регрупінгу, відповідно до п.11.9.НСК ФАУ.

45.4. Порядок старту на перший День

Порядок старту на перший день визначається Промоутером (згідно прийнятих заявок учасників) або Директором змагання (після опублікування списку допущених учасників).

45.5. Стартовий порядок на наступні Дні

Порядок старту повинен спиратися на класифікацію, визначену після заключної Швидкісної Змагальної Ділянки попереднього дня.

45.6. Стартові інтервали в перший та наступні Дні

45.6.1. Інтервали старту на Змагальну Ділянку повинні відповідати тим самим правилам, які встановлюють інтервали для старту відповідного дня.

45.6.2. На змаганнях з ралі, що мають траси з ґрунтово-гравійним покриттям, в суху погоду рекомендовано робити інтервал 2 хвилини для всіх екіпажів протягом всього ралі.

46. РЕ-СТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ

46.1. Загальні вимоги

46.1.1. Будь-які екіпажі, які не в змозі закінчити одну з Змагальних ділянок групи Змагальних ділянок, можуть прийняти Ре-старт в ралі на початку наступної групи Змагальних ділянок. Якщо екіпажі бажають прийняти Ре-старт, вони мають якомога швидше повідомити про це у штаб ралі.

46.1.3. В разі дискваліфікації, згідно статі 34 даних Правил, учасники змагання можуть прийняти Ре-старт з наступної групи Змагальних ділянок. Штраф Часу буде застосовано від КЧ, на якому відповідний учасник змагання перевищив часовий максимум, дозволений за запізнення.

46.1.4. Новий час старту нової групи Змагальних ділянок встановлюється Директором змагання.

46.1.5. Якщо з якихось причин екіпаж не може стартувати з наступної після сходу групи Змагальних ділянок, буде вважатись, що він пропустив і цю групу Змагальних ділянок.

46.1.6. Будь-які екіпажі, які зійшли на останній групі Змагальних ділянок ралі, не будуть класифіковані.

46.2. Штучний час

Всім екіпажам, які приймають Ре-старт, буде призначено штучний час за кожну пропущену Швидкісну Змагальну Ділянку та пропущені Контролі Часу.

46.2.1. За кожну пропущену Швидкісну Змагальну Ділянку до Рестарту екіпажу буде призначено штучний час, що визначається як найгірший час, зафіксований у даній групі на пропущеній ШЗД, з коефіцієнтом 1.1.

46.2.2. За винятком Контроля Часу на вході у парк сервісу та виході з нього (окрім змагань, де КЧ вихід суміщено із передстартовим КЧ ШЗД), екіпажу буде назначено штучний час проходження Контроля Часу, що відповідає ідеальному часу проходження екіпажем відповідного Контролю Часу із додаванням 5хв запізнення до ідеального часу.

46.2.3. Якщо екіпаж зійшов з дистанції після останньої Змагальної ділянки секції, буде вважатися, що екіпаж пропустив цю останню Змагальну ділянку.

47. РЕМОНТ ДО РЕ-СТАРТУ

47.1. Місце сервісу та дозволений час

Немає ніяких обмежень на сервіс автомобілів екіпажів, що зійшли, але їхні автомобілі повинні бути завчасно представлені у передстартову зону для Технічного огляду.

47.2. Технічна Інспекція відремонтованих автомобілів

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

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

48. СЕРВІС – ЗАГАЛЬНІ УМОВИ

48.1. Загальні вимоги

В Парках Сервісу для кожного екіпажу бажано виділити майданчик розмірами 8 м х 6 м з відповідним проїздом не менше 3 м.

48.2. Виконання сервісних робіт

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

49. ПАРКИ СЕРВІСУ

49.1. Розклад Парків Сервісу

Рекомендований час знаходження кожного автомобіля в Парку Сервісу не менше 30 хвилин між групами Змагальних Ділянок.

49.2. Ідентифікація Парків Сервісу

Парки Сервісу вздовж маршруту ралі на в'їзді та виїзді будуть позначені Контролями часу (Дистанцію в 25 м буде зменшено до 10 м).

49.3. Швидкість в Парках Сервісу

Швидкість руху автомобілів в Парках Сервісу не повинна перевищувати **20 км/год.**; перевищення цього обмеження призведе до грошової пеналізації (за рішенням Директора змагання)

49.4. Заходи безпеки в Парках сервісу.

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

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

50. ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ДОПУЩЕНІ В ПАРКИ СЕРВІСУ

Одна машина сервісу на один автомобіль, що змагається, може забезпечувати сервіс протягом ралі (якщо інше не визначено в Регламенті змагання).

51. ЗЛИВ ПАЛЬНОГО З БАКА ТА ЗАПРАВКА В ПАРКУ СЕРВІСУ

Заборонено будь-які дії з паливом у парках сервісу для ралі на серійних автомобілях. Окрім випадків, коли Промоутер змагання передбачив зону заправки та забезпечив усі необхідні умови та засоби безпеки, а екіпажі дотримуються вимог передбачених у п.62 загального регламенту Чемпіоната України з ралі 2021 року.

52. ЗОНИ ДОЗАПРАВКИ ТА ПРОЦЕДУРА

Екіпажі можуть заправлятися тільки на комерційних заправних станціях по маршруту ралі.

53. ПАЛЬНЕ, ЩО ВИКОРИСТОВУЄТЬСЯ

Повинні використовуватись лише товарні сорти пального доступні у вільному продажу на комерційних заправних станціях.

54. РЕЗУЛЬТАТИ РАЛІ

Для затвердження результатів багатоетапних змагань з ралі на серійних автомобілях промоутер 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.

54.1. Підведення результатів

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

54.2. Публікація результатів

Протягом ралі повинні послідовно публікуватися відповідні класифікації:

54.2.1. Неофіційні класифікації: класифікації, що поширюються Промоутером протягом Дня (он-лайн результати).

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

54.2.3. Попередня фінальна класифікація: класифікація, яка публікується по закінченні ралі.

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

54.2.5. В разі затримки публікації результатів новий час публікації повинен бути афішований на офіційних дошках для оголошень.

54.3. Рівність на змаганні

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

54.4. Справедливе и неупереджене висвітлення

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

55. СПІРНІ ПИТАННЯ, ПРОТЕСТИ ТА АПЕЛЯЦІЇ

55.1. Процедура прийняття рішень в спірних питаннях

55.1.1. Будь-яке порушення Представниками та Екіпажами даних Правил та/або іншої регламентації ФАУ карається пеналізацією.

55.1.2. Директор змагання вправі прийняти рішення щодо пеналізації, якщо вирішення питання про покарання за певне порушення не віднесено даними Правилами до компетенції Спортивних Комісарів. Втім, будь-яке рішення щодо пеналізації **має бути доведено до Спортивних Комісарів.**

55.1.3. У випадках, коли за певне порушення даних Правил або іншої регламентації ФАУ передбачене покарання в вигляді дискваліфікації з ралі, рішення про таке покарання приймається тільки Спортивними Комісарами і тільки в кінці Дня або ралі, якщо інше прямо не передбачено даними Правилами, і тільки після вивчення всіх обставин порушення. Представник, чий Екіпаж підлягає такому покаранню, повинен отримати можливість представити власні виправдання.

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

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

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

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

55.2. Подача протесту або апеляції

Всі протести та/або апеляції повинні бути подані у суворій відповідності до порядку та часу подачі протестів та апеляцій визначених у Статтях 13 та 14 НСК ФАУ.

55.3. Внесок при поданні протесту

Розмір внеску Представника при поданні протесту – 3000 грн

55.4. Депозит

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

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

55.5. Витрати

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

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

55.6. Апеляція

Внесок при поданні апеляції у ФАУ – 10000 гривень

56. ПРОТОКОЛИ – ЗАКЛЮЧНА ДОПОВІДЬ

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

57. ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ РАЛІ

57.1. Церемонія подіуму

57.1.1. Змагальна частина ралі закінчиться на останньому КЧ, після чого автомобілі залишаться у закритому парку.

Місце і час церемонії подіуму має бути опубліковано в програмі змагання.

57.1.2. Обов'язковими атрибутами нагородження переможців та призерів змагання є наявність у місці проведення нагородження Державного прапора України та прапора ФАУ. На місці проведення нагородження (подіум, арка тощо) повинно бути розміщено зареєстровану емблему ФАУ розміром не менше 50 x 50 см і текст «АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ», «НАЗВА РАЛІ» (висота літер жодного іншого напису у місці нагородження не може бути більше літер вказаного тексту), місце проведення, дата.

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

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

57.2. Вручення призів

57.2.1. Призи всім переможцям ралі будуть вручатися на подіумі.




























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

57.2.3. Присутність володарів ліцензій – учасників змагання на всіх заходах, включених у програму змагань, обов'язкова (під загрозою пеналізації встановленої в Регламенті змагання або серії).

58. ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ

Інші положення, які не увійшли у дані Правила, встановлюються Регламентом та Програмою змагання у відповідності до НСК ФАУ та іншим регламентуючим документам ФАУ.

ЗНАКИ КОНТРОЛЮ

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