



«УЗГОДЖЕНО»

**Автомобільна Федерація
України**



«ЗАТВЕРДЖЕНО»

АК «ХАРКІВ»

**АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ
АК «ХАРКІВ»**

**ІНДИВІДУАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ
КЛУБНОГО ЗМАГАННЯ
ЗИМОВЕ РАЛІ НА СЕРІЙНИХ АВТОМОБІЛЯХ**

«XADO DRC»

15 січня 2022 року

М. Дергачі, Харківська область

ЗМІСТ

- ГЛАВА 1. ОРГАНІЗАЦІЯ ЗМАГАННЯ**
- ГЛАВА 2. ПРОГРАМА**
- ГЛАВА 3. ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ**
- ГЛАВА 4. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ЗМАГАННЯ**
- ГЛАВА 5. ОПИС ТРАСИ**
- ГЛАВА 6. ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ**
- ГЛАВА 7. УЧАСНИКИ**
- ГЛАВА 8. ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ**
- ГЛАВА 9. СТРАХУВАННЯ**
- ГЛАВА 10. НОМЕРИ ЗМАГАНЬ. ПОРЯДОК СТАРТУ**
- ГЛАВА 11. ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРЕМОЖЦІВ**
- ГЛАВА 12. ПЕНАЛІЗАЦІЇ. ПРОТЕСТИ ТА АПЕЛЯЦІЇ**
- ГЛАВА 13. ПРИЗИ – КУБКИ**
- Додаток №1 «ТАБЛИЦЯ ПЕНАЛІЗАЦІЙ»**
- Додаток №2 «РОЗМІЩЕННЯ НАКЛЕЙОК НА АВТОМОБІЛІ»**
- Додаток №3 «ЗНАКИ КОНТРОЛЮ»**
- Додаток №4 «СХЕМИ РЕТАРДЕРІВ»**
- Додаток №5 «ЗРАЗОК КОНТРОЛЬНОЇ КАРТИ»**
- Додаток №6 «ТРАСА СПЕЦІЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ»**
- Додаток № 7 «ГРАФІК ОЗНАЙОМЛЕННЯ З ТРАСАМИ СПЕЦ.ДІЛЯНОК»**
- Додаток № 8 «ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО АВТОМОБІЛІВ»**
- Додаток № 9 «ПРАВИЛА ПРОВЕДЕННЯ РАЛІ НА СЕРІЙНИХ АВТОМОБІЛЯХ «XADODRC»»**

ГЛАВА 1. ОРГАНІЗАЦІЯ ЗМАГАННЯ

1.1. АК «Харків» організовує клубне змагання з ралі на серійних автомобілях «XadoDRC», яке відбудеться 15 січня 2022 року, на території Харківської області, м. Дергачі.

Змагання проходитиме у відповідності НСК ФАУ, Загальних вимог до всіх Чемпіонатів, Кубків, Трофеїв (Серій) та інших змагань ФАУ, а також даного Індивідуального Регламенту і програми, які видаються Промоутером змагання, затвердженими ФАУ (Свідоцтво Промоутера змагання № ____ від «___» _____ 2022 року).

1.2. Всі водії, учасники, офіційні особи, представники преси та всі інші особи, які мають відношення до підготовки і проведення змагання, діють згідно з вимогами НСК ФАУ, іншими регламентуючими документами ФАУ та цим Регламентом.

ГЛАВА 2. ПРОГРАМА

Дата	Час	Тема
Субота 08 січня 2022 р.	10:00	Публікація Регламенту
	10:00	Відкриття прийому заявок
П'ятниця 14 січня 2022 р.	12:00	Закриття прийому заявок
Субота 15 січня 2022 р.	07:30	Відкриття Секретаріату
	08:00-09:30	Адміністративна перевірка згідно попередніх заявок.
	08:15-09:45	Технічна інспекція
	08:00-09:30	Медичний контроль
	09:45	Брифінг для учасників
	10:00	Публікація списку допущених учасників та транспортних засобів
	10:00-10:50	Ознайомлення з трасою СД
	10:30	Публікація стартової відомості
	11:00	Старт першого екіпажу
16:15	Нагородження переможців	

ГЛАВА 3. ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

3.1 Склад оргкомітету

Члени Оргкомітету	Прізвище, Ім'я,	Місто
Голова Оргкомітету	Коржов Сергій Олександрович	Харків
Член Оргкомітету	Бойко Дмитро Львович	Харків
Член Оргкомітету	Бойко Дмитро Дмитрович	Харків

3.2 Розташування офіційних структур

Найменування	Дата та час роботи	Місце розташування, контактний телефон, координати GPS
Постійний Секретаріат Оргкомітету	07- 14 січня 2021 р. 10:00 – 16:00	м. Харків, пр. Гагаріна, 185а Тел.: 050 0242425
ШТАБ Змагання	15 січня 2022 р. 07:00 – 18:00	Тел.: 050 0242425 GPS: 50.12664, 36.05958
Офіційна дошка оголошень	15 січня 2022 р. 07:00 – 18:00	Тел.: 050 0242425 GPS: 50.12664, 36.05958

ГЛАВА 4. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ЗМАГАННЯ

Посада	Прізвище та Ім'я	Номер ліцензії	Місто
Директор змагання	Головко Андрій	01.28.0002.22	Харків
Голова КСК	Беседін Олексій	ОН.28.0013.22	Харків

Спортивний комісар	Поднос Сергій	0Н.28.0021.22	Харків
Спортивний комісар	Стрілецький Сергій	01.28.0012.22	Харків
Секретар КСК	уточнюється		
Головний секретар	Малишева Анастасія	02.06.0039.22	Харків
Начальник безпеки	Коржов Сергій	02.20.0019.22	Харків
Начальник дистанції	уточнюється		
Технічний комісар	Головко Максим		Харків
Головний Хронометрист	Щербак Михайло	02.20.0017.22	Харків
Офіцер по зв'язкам с учасниками	уточнюється		
Головний Лікар	Божко Вадим		

ГЛАВА 5. ОПИС ТРАСИ

Змагання з ралі на серійних автомобілях «XADODRC» складається зі спеціальних ділянок зі сніговим покриттям. Максимальна сумарна довжина СД складає 28 км. Кількість СД та напрямок руху буде оголошено за 24 години до початку змагання згідно погодних умов та стану траси.

Контроль часу і контроль проходження включені у контрольну карту, траса змагальної ділянки викладена у вигляді схеми (Додаток №6).

ГЛАВА 6. ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ

6.1. До участі у змаганні допускаються серійні легкові автомобілі, що відповідають вимогам Правил Дорожнього Руху, та відповідають вимогам Додатку №8 «Технічні вимоги до автомобілів».

6.2. В заліку змагання можуть брати участь автомобілі, що відповідають вимогам наступних класів:

Залікова група	Робочий об'єм двигуна	Шини	Тип приводу
2WD OPEN	Без обмежень	Для доріг загального користування	Моно
4 WD OPEN	Без обмежень	Для доріг загального користування	Повний
SC OPEN	Без обмежень	Дозволяється використання спортивної ошиповки	Моно / Повний

6.3. Змагання в заліковій групі проводиться не залежно від кількості заявлених автомобілів.

6.5. До участі в групі «SC OPEN» допускаються автомобіляки використовують гуму зі спортивним шипуванням або іншу, яка не може використовуватись на дорогах загального користування.

6.6. До змагань у заліку «SC OPEN» автоматично допускаються всі автомобілі, що допущені до змагань в окремих групах.

ГЛАВА 7. УЧАСНИКИ ЗМАГАННЯ

7.1. Вимоги щодо учасників змагань встановлюються розділом №4«Правил» (Додаток №9).

7.2. Процедура подачі заявки на участь у змаганні встановлюються розділами №6 та №7 «Правил»(Додаток №9).

7.3. Заявку на участь не буде прийнято, якщо у різних заявках заявлено один автомобіль.

7.4. Максимальна кількість екіпажів не більше за **50**.

ГЛАВА 8. ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ

8.1. Учасники змагань вносять заявочні внески у вигляді добровільного внеску для розвитку автомобільного спорту. Заявочні внески перераховуються на р/р у вигляді, який встановлює Промоутер.

8.2. **Розмір заявочного внеску для всіх класів встановлюється 2000 грн.**

8.3. Зареєструватися можна за адресою:

<https://fau.kharkov.ua/22/ak-kharkov/rally/register.html>

Список попередньо заявлених екіпажів:

<https://fau.kharkov.ua/22/ak-kharkov/rally/registred.html>

8.4. Реквізити оплати:

Бесєдін Олексій Миколайович

АТ «Приватбанк», карта 4149 6293 1570 2548

ГЛАВА 9. СТРАХУВАННЯ

9.1. Всі учасники та водії повинні мати страховий поліс від нещасних випадків на суму еквівалентну не менше 50000 грн.

9.2. Всі водії, що керують автомобілями, повинні мати страховий поліс відповідальності перед третіми особами, який є дійсним під час проведення змагань до їх офіційного закінчення. Заявочний внесок не містить в собі оплату страхових полісів.

9.3. Промоутер не несе відповідальності за збитки та шкоду, як по відношенню до водіїв та їх майна, так і за збитки, що заподіяні стороннім особам та їх майну під час проведення змагань.

9.4. У випадку аварії, водії виконують дії відповідно до ПДР та відмовляються від претензій до Промоутера.

9.5. Промоутер забезпечує на період від старту до фінішу змагання згідно програми змагання страхування власної цивільної відповідальності та цивільної відповідальності власників автомобілів, заявлених для участі у змаганні, за шкоду нанесену здоров'ю та майну третіх осіб у порядку встановленому ФАУ у обсязі не менш як двісті тисяч гривень.

ГЛАВА 10. НОМЕРИ ЗМАГАНЬ. ПОРЯДОК СТАРТУ

10.1. Бортові номери змагань мають бути двозначні, порядок старту визначаються стартовою відомістю.

10.2. Під час проведення ралі, на трасі змагання забороняється застосування одного автомобіля, з різними стартовими номерами, незалежно від складу екіпажів.

ГЛАВА 11. ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРЕМОЖЦІВ

11.1. Змагання проводиться у таких залікових групах: «2WDOPEN», «4 WDOPEN», «SC Open» (Абсолютний залік) згідно даного Регламенту.

11.2. Призові місця визначаються за найменшою сумою часу набраною екіпажем з урахуванням штрафів. Залікові бали у залікових групах нараховуються згідно таблиці:

ГЛАВА 12. ПЕНАЛІЗАЦІЇ. ПРОТЕСТИ ТА АПЕЛЯЦІЇ

12.1. Пеналізації на змаганні будуть накладені згідно цього регламенту (Додаток №1 «Таблиця пеналізацій») та правил (Додаток №9)

12.2. Кожен протест повинен подаватися у відповідності до Національного Спортивного кодексу (ст. 13.1 МСК ФАУ).

12.3. Кожен автомобіль, що змагається, на дистанції ралі, повинен мати увімкнене світло фар. На трасі СД у разі відсутності та неможливості відновити працездатність увімкненого світла фар, дозволяється використання аварійної сигналізації. Будь-який екіпаж, який порушить це правило, буде підлягати пеналізації або грошовому штрафу рішенням Директора:

1 порушення - попередження.

2 порушення - 50 грн.

3 порушення - 100 грн.

4 порушення – зняття із змагання.

12.4. Кожен член екіпажу на трасі СД повинен бути пристебнутий ременями безпеки та одягнений у шолом. Будь-який екіпаж, який порушить це правило, буде підлягати зняттю зі змагання рішенням Директора.

12.5. Паління у зонах контрольних постів, в парках сервісу заборонено під загрозою грошового штрафу, у розмірі до не більше стартового внеску, аж до виключення за рішенням КСК. Паління в Парках Сервісу дозволяється тільки в спеціальних зонах, які виділені та обладнані Промоутером.

ГЛАВА 13. ПРИЗИ – КУБКИ

13.1. Перелік призов і кубків буде оголошено перед стартом.

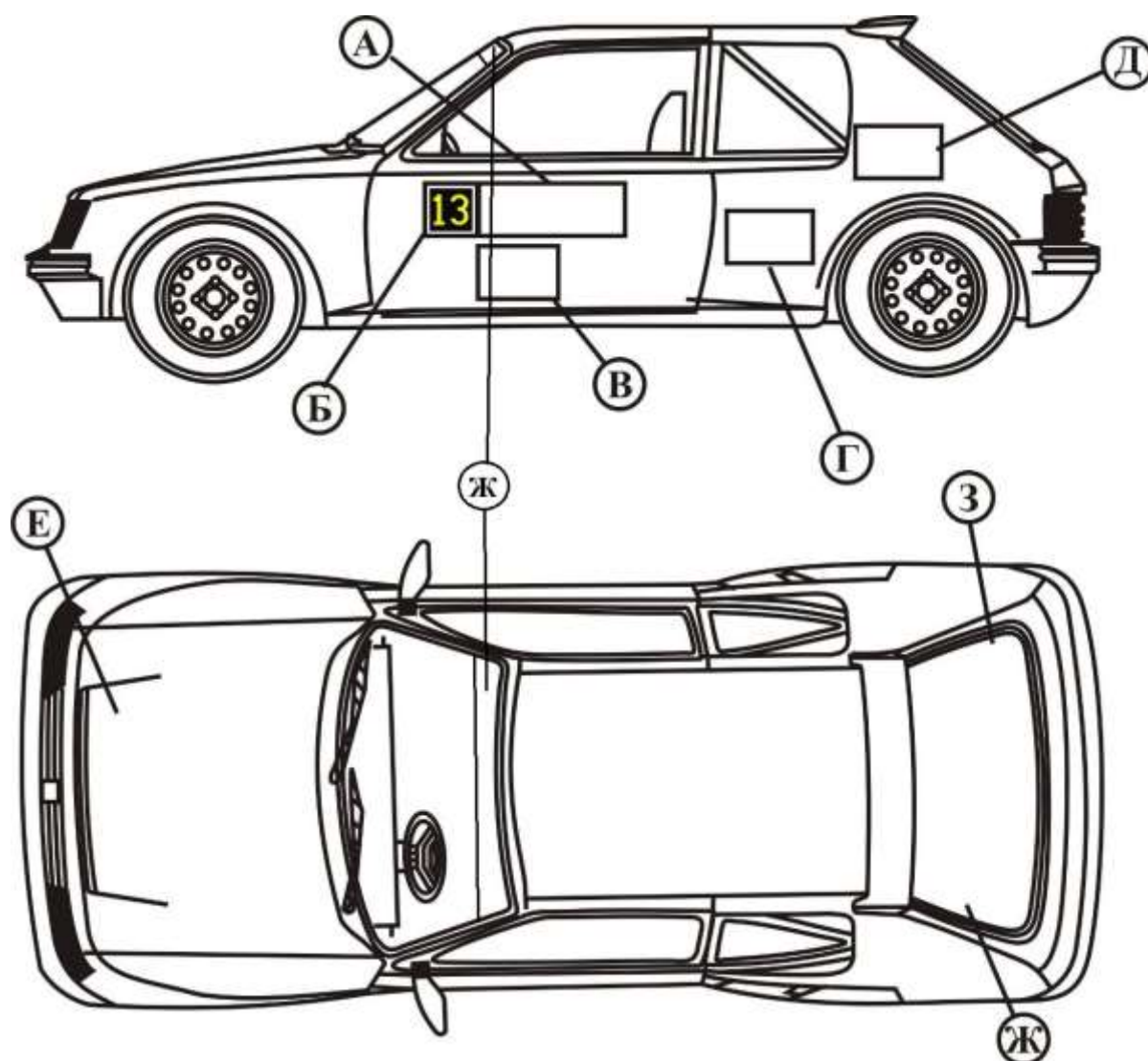
13.2. Вручення нагород відбудеться згідно Програми змагань.

ТАБЛИЦЯ ПЕНАЛІЗАЦІЙ

Зміст	Відмова у старті	Дискваліфікація (за рішенням КСК)	Пеналізація (накладається директором змагання по факту)	
			грн.	час
Порушення кількості чи складу екіпажу		+		
Відсутність на автомобілі прізвища водія або національного прапора			10% від заявочного внеску	
Протягом усього ралі офіційні наклейки повинні бути розташовані на автомобілі			20% від заявочного внеску	
Відмова від необов'язкової реклами Промоутера			Подвійний стартовий внесок	
Відхилення екіпажу від маршруту СД, порушення проходження ретардерів, отримання переваги				КСК
Відсутність позначки/запису на КЧ або не передача Карти часу на Контролі (часу, проходження, регрупування) або фініші		+		
Розбіжність між часом у Карті Часу та офіційними протоколами ралі		+		
Запізнення на адміністративну перевірку в межах часу її проведення			10% від заявочного внеску	
Запізнення на адміністративну перевірку після закінчення її проведення			20% від заявочного внеску	
Не проходження адміністративної перевірки	+			
Запізнення на Технічну Інспекцію в межах часу її проведення			10% від заявочного внеску	
Запізнення на Технічну Інспекцію після закінчення її проведення			20% від заявочного внеску	
Не проходження Технічної Інспекції	+			
Відмова екіпажу надати автомобіль для техогляду протягом ралі		+		
Невідповідність автомобіля технічному регламенту або регламенту безпеки	+			
Використання сторонньої допомоги, буксирування, транспортування		+		
Порушення швидкісного режиму під час ознайомлення:				
Перше порушення			10% від заявочного внеску	
Друге порушення			20% від заявочного внеску	
Третє порушення			50% від заявочного внеску	
Четверте порушення		+		
Інші порушення		КСК		
Ознайомлення з трасою ралі до початку офіційного ознайомлення		+		
Рух в протилежному напрямку, ніж встановлено документами ралі при ознайомленні			50% від заявочного внеску	
Після закінчення ознайомлення поява учасників на СД ралі		+	100% від заявочного внеску	
Порядок отримання відмітки на всіх Контролях у правильній послідовності та напрямку		+		
Відмінність між реальним часом відмітки та ідеальним:				
за запізнення			за хвилину або частку хвилини;	10 секунд
за випередження			за хвилину або частку хвилини	1 хвилина
Запізнення більш ніж на 10 хвилин до ідеального часу, між двома постами контролю часу, або запізнення, яке перевищує 15 хвилин, в кінці кожної секції та/або Дня ралі, або сумарне запізнення по всьому ралі, яке перевищує 30 хвилин		КСК		
Якщо траса СД позначена маркерами у вигляді конусів, стрічок або покриттів, чи являється огороженням траси, то ДОТИК до маркера пеналізується рішенням			+	

Директора:				
Перше порушення				5 сек.
Друге порушення				10 сек.
Наступні порушення				20 сек.
Пошкодження маркерів, покришок, елементів ретардерів та огорожень, та не можливістю їх подальшого використання			+	
Порушення проходження ретардери			+	30 сек.
Відкладений старт через помилку екіпажу чи запізнення			за хвилину або частку хвилини запізнення	1 хвилина
Помилковий старт (фальстарт)				
Перше порушення				5сек.
Друге порушення				10 сек.
Трете порушення				20сек.
Наступні порушення		+		
Відсутність передбаченого фінішу базою			+	5 сек.
Рух заднім ходом в зоні контролю посту «СТОП»		+		
В разі аварії без постраждалих зелений знак «ОК» має бути ясно показаний всім наступним автомобілям		+		
Екіпажі що не повідомили про свій схід в штаб ралі			+	
Автомобіль і екіпаж, який спричинив аварію, повинен залишатися на місці пригоди для проведення передбачених законодавством дій		+	100% від заявочного внеску	
Порушення режиму червоних прапорів		+		
Не завершення СД в останній день, екіпаж буде поновлено на наступному КЧ та призначено час спец.ділянки у вигляді			гіршого зафіксованого часу у класі помноженого на	* коефіцієнт 1.1
Всім екіпажам, які приймають Ре-старт, буде призначено часові штрафи за кожну пропущену СД			гіршого зафіксованого часу у класі помноженого на	* коефіцієнт 1.1
Перевищення швидкості в Парках Сервісу		+	10% від заявочного внеску	
Будь-яке порушення Учасниками та Екіпажами даного регламенту		+		
Вирішення питання про покарання за певне порушення, що не віднесено даним Регламентом до компетенції Спортивних Комісарів			Директор	
У випадках, коли за певне порушення даного Регламенту або іншої регламентації ФАУ передбачене покарання в вигляді дискваліфікації з ралі		КСК		
Присутність володарів ліцензій учасників змагання на всіх заходах, включених у програму змагань, обов'язкова			20% від заявочного внеску	
Кожен автомобіль, що змагається, на дистанції ралі, повинен мати увімкнене світло фар.				
Перше порушення			Попередження	
Друге порушення			50 грн.	
Трете порушення			100 грн.	
Четверте порушення		+		
Кожен член екіпажу на трасі СД повинен бути пристебнутий ременями безпеки та одягнений у шолом.		+		
Паління у зонах контрольних постів, в парках сервісу заборонено.			10% від заявочного внеску	

РОЗМІЩЕННЯ НАКЛЕЙОК НА АВТОМОБІЛІ



А– Дверне панно для використання ФАУ та Промоутером змагання, висотою 17 см та довжиною до 50 см.



























Б – Стартові номери змагання висотою 17 см та довжиною до 17 см, включаючи місце для номера змагання розміром 15 см x 15 см, враховуючи 1 см білої окантовки. Цифри будуть флуоресцентного жовтого кольору (PMS 803), заввишки 14 см з шириною штриха 2 см, на матовому чорному тлі. При використанні номерів більш ніж 99 ширину даного місця може бути збільшено.

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

В, Г, Д – необов'язкова реклама Промоутера.

Ж – панно на лобове скло.

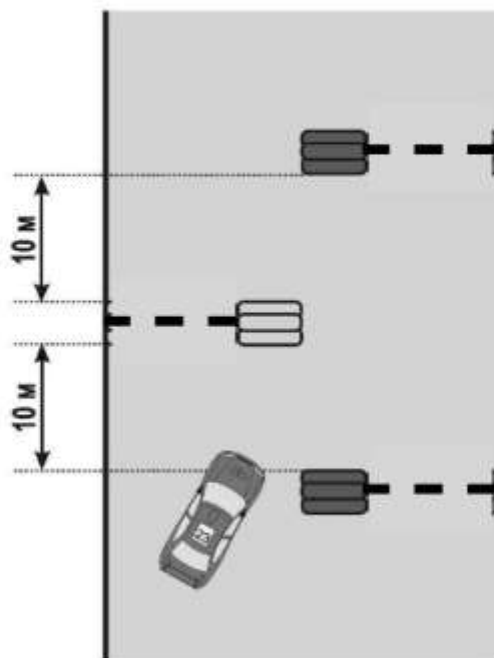
ЗНАКИ КОНТРОЛЮ

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	

СХЕМИ РЕТАРДЕРІВ

ВАРІАНТИ РОЗМІЩЕННЯ РЕТАРДЕРА

На 3 позиції:



На 4 позиції:

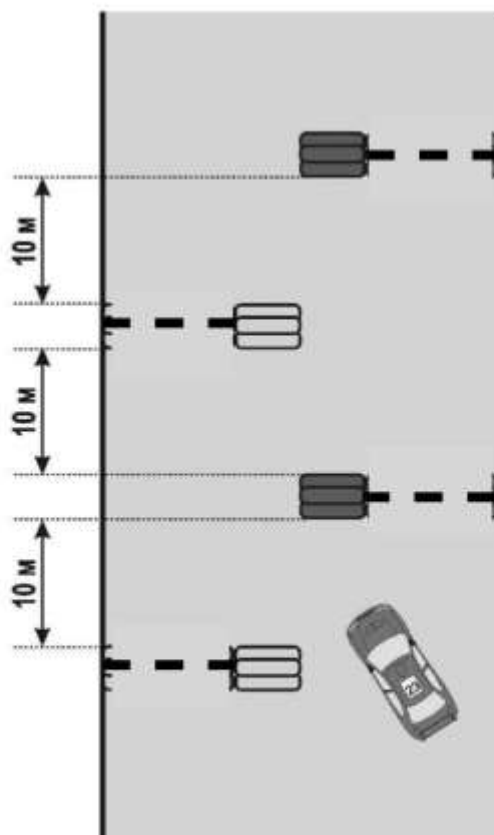
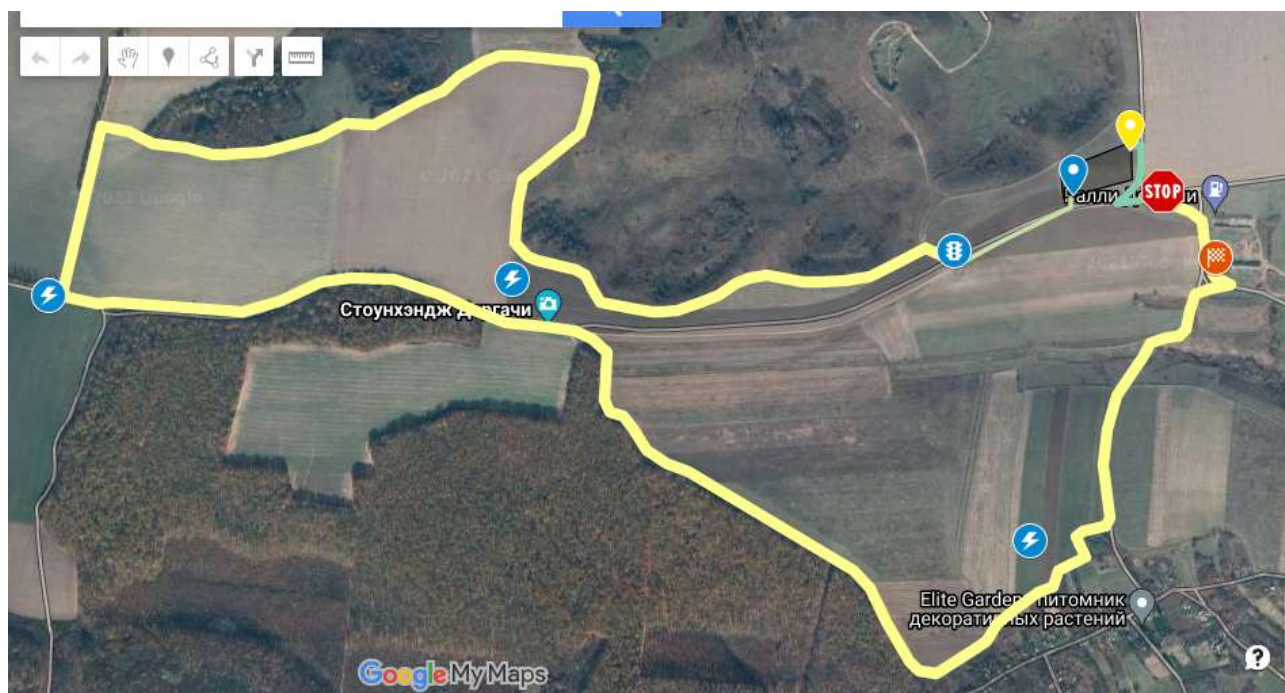


Схема змагальної ділянки



ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО АВТОМОБІЛІВ, ЯКІ ДОПУСКАЮТЬСЯ ДО УЧАСТІ У ЗМАГАННІ

1. Загальні положення.

1.1. До участі у змаганні допускаються серійні легкові автомобілі із закритим або відкритим кузовом що мають державну реєстрацію, відповідають вимогам даного Додатку.

1.2. Автомобілі можуть брати участь у змаганні в таких залікових групах:

Залікова група	Робочий об'єм двигуна	Шини	Тип приводу
2WD OPEN	Без обмежень	Для доріг загального користування	Моно
4 WD OPEN	Без обмежень	Для доріг загального користування	Повний
SC OPEN	Без обмежень	Дозволяється використання спортивної ошиповки	Моно / Повний

1.4. Автомобілі можуть брати участь в групі «SCOpen», якщо вони обладнані каркасом та засобам безпеки, відповідно вимогам ст. 253 додатку "J" МСК ФІА, а також серійні автомобілі обладнані каркасом безпеки мінімальної конфігурації, відповідно вимогам параграфу 8.3.2.3. ст. 253 додатку "J" МСК ФІА.

У групах «2WD Open», «4 WDOpen» застосування будь-яких каркасів безпеки заборонено.

До змагань у «SCOpen» (Абсолютному заліку) автоматично допускаються всі автомобілі, що допущені до змагань в окремих групах.

1.5. Електричні або гібридні автомобілі можуть виступати у класах: «2WD Open», «4 WD», «4WDOpen» та «SCOpen». Розділення по класах, електричних і гібридних автомобілів, буде вважатися згідно технічних характеристик заводу виробника по двигуну і типу приводу.

2. Обладнання безпеки.

2.1. Кожен автомобіль повинен бути укомплектований:

- знаком аварійної зупинки,
- знаком ОК \ SOS,
- медичною аптечкою,
- буксирним тросом довжиною від 4-х до 6-ти метрів,
- вогнегасниками з сумарною масою заряду не менш 2-х кг. Наявність вогнегасника з строком необхідного планового обслуговування, що настав – не допускається. Кріплення вогнегасника повинно знаходитись у швидко доступному місці та бути надійно пристосовано до кузова автомобіля (витримувати навантаження не менше 25G).

2.2. Рекомендується застосування ременів безпеки, що складаються з двох плечових і одного поясного ременя та мають що найменше три точки кріплення до кузова. Допускається застосування тільки ременів, що мають сертифікацію ЄС (знак «Є» з цифрою в колі) або ременів, що відповідають стандартам ФІА:

8853 – 1985, 8854 – 1991

8853 – 1998, 8854 – 1998.

2.3. При встановленні сидінь спортивного типу дозволено використання тільки ременів безпеки вказаних в п. ст. 253 додатка «J» МСК.

2.4. Обов'язкові дорожні захисні автомобільні або мотоциклетні шоломи, також які визнані ФІА або що мають сертифікацію ЄС (знак «Е» із цифрою в колі). Дозволяється використання шоломів BritishStandartIntuition BS 6685 тип А.

2.5.Рекомендовано застосування комбінезонів із дійсною або простроченою омологацією або комбінезонів для картингу (які відповідають стандарту CIK-FIA). Та застосування взуття, рукавичок, підшоломників та білизни сертифікованих для використання у автомобільному спорті.

3. Колеса та шини.

3.1. Дозволяється:

- змінювати болти кріплення колеса на шпильки, при цьому кількість та діаметр шпильок не може бути зменшено чи збільшено. В будь-якому випадку шпильки не повинні виступати за площину встановленого комплектного колеса. Використання гайок з алюмінію – заборонено.

- збільшення посадкового діаметра колісного диска не більше ніж на 2 дюйми, відносно розміру, передбаченого виробником для даної моделі.

- застосування проставок коліс, при цьому комплектне колесо не повинне виступати за периметр автомобіля бачений зверху.

3.2. Для усіх класів дозволено застосування будь яких шин, а також спортивної шини із наявним протектором. Забороняється застосування шин типу «докатка», трейлерних та коліс для сільгосптехніки, та таких, що мають відшарування протектора й ушкодження каркаса.

- Запасні колеса (за наявності) повинні бути надійно зафіксовані.

- Застосування шипів:

Дозволено шипи для автошляхів загального користування для груп 2WDOPEN та 4WDOPEN.

Дозволено шипи для автошляхів загального користування, дозволено спортивний шип при температурі повітря не вище -6 градусів за Цельсієм для групи «SCOpen».

4. Підвіската рульове управління.

У залікових групах (класах) «2WD Open», «4 WDOpen»:

- Стандартний тип та штатне розташування деталей і вузлів кермового управління (передбачене заводом виробником). Можлива зміна типу підсилювача керма (з гідро на електро, та навпаки) чи встановлення підсилювача додатково. Зміни типу, конструкції або точок кріплення системи кермового управління, дозволена лише при наявності сертифікації, або схвалена виробником.

- Шарніри підвіски, включаючи верхні опори стійок типу «Мак-Ферсон», стандартні та збереженні у оригінальних точках їхньої установки. Дозволяється заміна матеріалу шарнірів на поліуретан та використання шарнірів типу «ШС» з регулюванням.

- Амортизатори, пружини, торсіони та ресори – вільні, при збереженні оригінальних точок їхньої установки. Дозволяється використання пружин з іншими характеристиками (довжина, жорсткість), якщо вони відповідають за конструкцію серійним (за умови їх сертифікації до відповідної моделі). Забороняється встановлення спортивних амортизаторів з виносними резервуарами.

- Установка додаткових реактивних тяг задньої підвіски. Дозволяється заміна тяги «Панара» на «паралелограм Уатта».

- Кронштейни розтяжок вільні. Конструкцію ричагів чи підрамника можна підсилювати.
- Зміна, зняття оригінальних і установка додаткових стабілізаторів поперечної стійкості.
- Регулювання кутів розвалу коліс та кастера вільні. Застосування нестандартних болтів в нижніх кріпленнях стійки амортизатора тільки з сертифікацією (ISO).
- Забороняється установка додаткових амортизаторів та кронштейнів їхнього кріплення.

У групі «**SCOpen**» також дозволяється:

- Застосування деталей і вузлів кермового управління вільне, але повинно мати тип та штатне розташування передбачене заводом виробником. Зміни типу, конструкції або точок кріплення системи кермового управління, дозволена лише при наявності сертифікації, або схвалена виробником.
- Заміна конструкції ричагів або підрамника.
- Амортизатори, пружини, торсіони та ресори – вільні, при збереженні оригінальних точок їхньої установки.
- Установка додаткових амортизаторів та кронштейнів їхнього кріплення.

5. Гальма (тормозна система).

У залікових групах (класах) «2WD Open», «4 WDOpen»:

- Застосування деталей і вузлів гальм стандартне та повинно мати тип та штатне розташування передбачене заводом виробником. Зміни типу, конструкції або точок кріплення системи кермового управління, дозволена лише при наявності сертифікації, або схвалена виробником.
- Дозволяється використовувати будь-які гальмівні колодки, які формою і розміром відповідають оригінальним та мають сертифікацію.
- Встановлення неоригінальних гальмівних дисків, за умови що їхні геометричні розміри повністю збігаються з оригінальними. Можлива заміна дисків і супортів на більшого розміру від аналогічної моделі (тільки серед серійно встановлюваних на конвеєрі). Можливо використання збірних (гіродиск) тормозних дисків (за умови їх сертифікації до відповідної моделі).
- перфорація поверхні дисків, але при цьому диск повинний залишатися суцільним.
- використання «гідроручника» при збереженні оригінальної системи керування виконавчими механізмами. Гідроциліндр та важіль приводу – довільні, за умови, щовони розташовуються на тому ж самому місці, де оригінальне стоян очне гальмо.
- видалення вакуумного підсилювача з заміною його адаптером.
- Забороняється змінювати тип регулятора тормозних зусиль та переносити тормозні магістралі до салону (якщо таке переобладнання не рекомендовано заводом виробником або є ненадійним на думку технічного комісару змагання) .

У групі «**SCOpen**» також дозволяється:

- Зміна системи керування виконавчими механізмами.
- Заміна стандартного головного циліндру на «тандем» (за умови їх сертифікації).
- Використання збірних дисків та дисків з неметалічних матеріалів (за умови їх сертифікації).

6. Електроустаткування.

- Зміна оригінальних і установка додаткових елементів електроустаткування.
- Встановлення будь-яких інших допоміжних індикаторів на панелі приладів.

- Зміна стартеру, генератора при збереженні їхнього місця розташування та конструкції.

- Зовнішні світлові прилади (основні і додаткові) повинні відповідати вимогам дійсних ПДР України.

- Клема «+» АКБ повинна бути закрита діелектричним матеріалом.

- При наявності вимикача електрообладнання (маси), він повинен знаходитися у зоні швидкого доступу водія.

- Будь-який акумулятор розміщений у місці передбаченому виробником, або переобладнаний згідно вимог ст. 255 ст. 5.8.3, додатку "J" МСК ФІА.

- Застосування додаткового освітлення може бути дозволено індивідуальним регламентом, за умови що кількість додаткових фар не перевищуватиме 2х (або однієї LEDпанелі розміром не більше за 1000x80 мм) та встановлені вони на рівні не вище нижньої частини лобового скла.

«Ст. 255 ст. 5.8.3, додатку "J" МСК ФІА.»

5.8.3. Акумулятор:

Марка і ємність акумулятора (-ів) вільні.

Кожний акумулятор повинен бути надійно закріплений і закритий щоб уникнути короткого замикання або витоків.

Кількість акумуляторів, установлених виготовлювачем, повинне бути збережене.

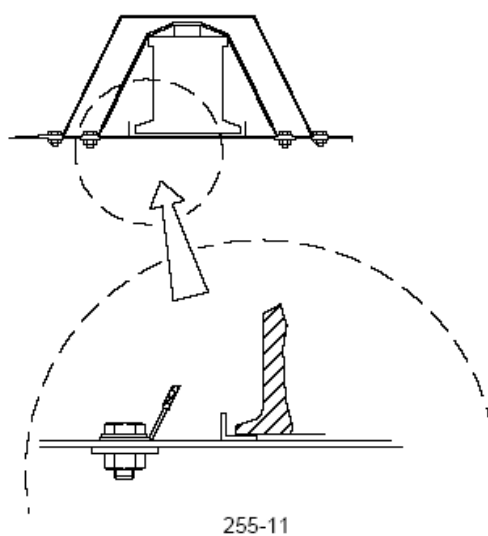
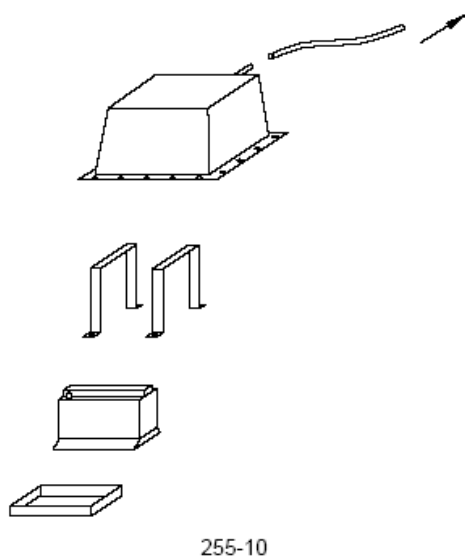
Якщо акумулятор, перенесений з вихідного місця, то його кріплення до кузова повинне бути виконане за допомогою металевого піддона й двох металевих скоб з ізолюючим покриттям, що кріпляться до днища болтами й гайками.

Для цих кріплень, повинні використовуватися болти, діаметром не менш 10 мм, з підсилювальними пластинами під кожним болтом, товщиною не менш 3 мм і площею поверхні не менш 20 см², розташованими зі зворотної сторони кузовної панелі.

Акумулятор утримуючий рідкий електроліт повинен бути закритий пластмасовим коробом, непроникним для рідини, закріпленим незалежно від акумулятора.

Розташування акумулятора вільне, але при розташуванні в салоні, він повинен бути встановлений тільки за передніми сидіннями. У цьому випадку, і за умови, що акумулятор містить рідкий електроліт, захисний короб повинен мати вентиляційні отвори з виходом поза кабіною (див. малюнки 255-10 і 255-11).

Якщо акумулятор, розташований у кабіні - суха батарея, то він повинен бути повністю ізольований діелектричним кожухом.



7. Кузов та салон.

У класах «2WD Open», «4 WDOpen»:

- Дозволяється встановлення з'єднаних розпорок, закріплених за допомогою інструментів. Дозволяється підсилення будь яких деталей деталями, що повторюють форму тої деталі яку підсилюють і щільно прилягають до неї по всій поверхні.

- Допускається встановлення в салоні автомобіля захисної дуги з фіксацією за допомогою зварювання або інструменту.

- Можлива заміна оригінальної оптики на альтернативну.

- Дозволяється зміна матеріалу бамперів, капоту, кришки багажника, крил, декоративної решітки радіатора - при збереженні форми та розмірів, та бути безпечним при контакті з третіми особами.

- Дозволяється використання термоізолюючих матеріалів в підкапотному просторі.

- Верхня частина комплексного колеса не повинна виходити за кузов.

- Дозволяється зміна місця розташування буксирувального крюка. Місце кріплення повинне бути обов'язково помічене стрілкою яскравого кольору (червоний, помаранчевий, жовтий, білий).

- Дозволяється заміна оригінальних дзеркал на альтернативні.

- Дозволяється демонтаж кузовних елементів аеродинаміки (спойлера, декоративних накладок бампера та інших).

- Забороняється видаляти кожух рульової колонки, видаляти деталі панелі приладів (консолі), розташованих нижче горизонтальної площини, що проходить крізь центр рульової колонки.

- Дозволяється вилучати задні сидіння (подушки та спинки) з елементами кріплення. При цьому обов'язкова суцільна негорюча перегородка, що відокремлює салон від паливного баку або двигуна.

- Дозволяється застосування накладок до педалей, подовження та зміна форми важелів КПП та ручного гальма.

- Дозволяється змінювати, але не вилучати, матеріал оббивки салону. В будь якому випадку не дозволяється демонтаж захисних елементів дверей (двірні карти).

- Дозволяється вилучати оббивку багажника.

- Забороняється вилучати оббивку стелі разом з елементами кріплення.

- Дозволяється змінювати та вилучати оригінальні підлокітники.

- Дозволяється зміна ручок скло підйомників та встановлення електроскло підйомників. В будь якому випадку механізми скло підйомників та замикання дверей повинні бути в робочому стані.

- Кермове колесо повинно бути оригінальне закріплене конструктивно заводським способом без перехідників, або сертифіковане з перехідником, та мати замкнуту форму.

- Ручне гальмо може бути обладнане пристроєм миттєвої розфіксації.

- Дозволяється встановлювати стандартні сидіння з іншої моделі автомобіля, за умови збереження оригінальних салазок та кронштейнів кріплення до кузова. Інші варіанти кріплення повинні бути безпечними, що має затвердити Технічний Комісар.

- Дозволяється встановлювати спортивні передні сидіння типу «ківш» які дозволені FIA для використання у автомобільному спорті (FIA STANDARD FOR COMPETITION SEATS 8855-1999, 8862-2009, Liste N°12, Liste N°40), та які на думку технічного комісара, знаходяться у справному стані, кронштейни їхнього кріплення відповідають вимогам ст. 253 додатка «J» МСК, та встановлені спортивні багатоточкові ремені безпеки.

У групі «SCOpen» також дозволяється:

- Заміна скла на полікарбонат з мінімальною товщиною 4 мм. Заміна лобового скла на альтернативні – заборонена.

- Заміна оригінальних дверей на двері з полегшених матеріалів або облегшення конструкції оригінальних дверей (можливе тільки при наявності бокового захисту в конструкції каркасу безпеки).

-Допускаються автомобілі, які мають технічний паспорт спеціального транспортного засобу для автомобільного спорту, виданого ФАУ, обладнанні каркасами безпеки, при умові що засоби безпеки відповідають ст.253 Додатку «J» МСК ФІА а саме:

ст. 3 п.4 (вентиляція паливного відсіку),
 ст. 5 (додаткові кріплення),
 ст. 6 п.1,2,3 (паси безпеки),
 ст. 7 (засоби пожежогасіння), дозволяється використання вогнегасників з масою заряду не менш 2-х кг с дійснім часом дії.

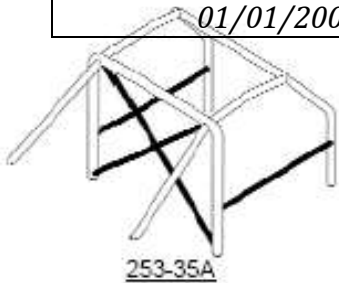
ст. 8 (каркас безпеки),
 ст. 9 (оглядовість с заду),
 ст. 10 (буксирувальні провусини),
 ст. 13 (головний вимикач електрообладнання).

- Каркас безпеки, який має бути безпечним, виготовленим з дозволених матеріалів, та відповідати мінімальним вимогам ст. 253 додатка «J» МСК.

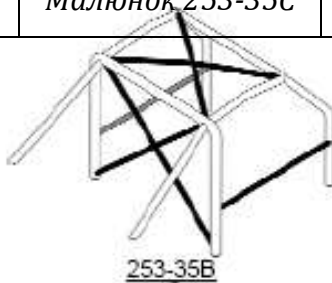
«Мінімальна конфігурація каркаса безпеки: ст. 253 додатка «J» МСК.»

Мінімальна конфігурація каркаса безпеки визначається наступною таблицею:

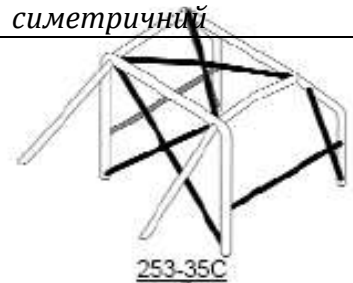
Автомобілі омоологовані	Із другим водієм	Без другого водія
<i>Між 01/01/2002 і 31/12/2004</i>	<i>Малюнок 253-35А</i>	<i>Малюнок 253-36А або симетричний</i>
<i>Між 01/01/2005 і 31/12/2005</i>	<i>Малюнок 253-35В</i>	<i>Малюнок 253-36В або симетричний</i>
<i>від 01/01/2006</i>	<i>Малюнок 253-35С</i>	<i>Малюнок 253-36С або симетричний</i>



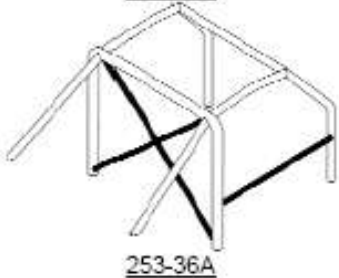
253-35A



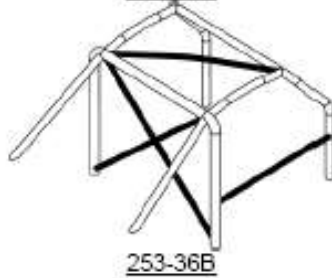
253-35B



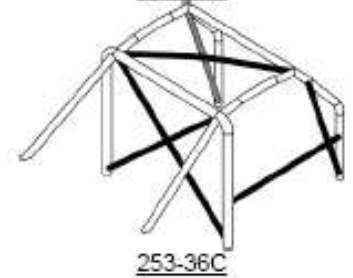
253-35C



253-36A



253-36B



253-36C

Дверні розпірки й підсилювачі даху можуть мати різну конструкцію, у відповідності зі Статтями 253-8.3.2.1.2 і 253-8.3.2.1.3.

**ПРАВИЛА ПРОВЕДЕННЯ
РАЛІ НА СЕРІЙНИХ АВТОМОБІЛЯХ «XADODRC»**

ЗМІСТ

- 1. ЗАСТОСУВАННЯ**
- 2. ВИЗНАЧЕННЯ**
- 3. РЕТАРДЕРИ НА СПЕЦІАЛЬНИХ ДІЛЯНКАХ**
- 4. УЧАСНИКИ ЗМАГАННЯ**
- 5. ЧЛЕНИ ЕКІПАЖІВ**
- 6. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ**
- 7. ЗАЯВОЧНИЙ ВНЕСОК**
- 8. СТРАХОВЕ ПОКРИТТЯ**
- 9. НОМЕРИ ЗМАГАНЬ**
- 10. ПРИЗВИЩА ВОДІЇВ**
- 11. РЕКЛАМА**
- 12. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ**
- 13. ОБОВ'ЯЗКОВИЙ МАРШРУТ**
- 14. ПЛАН БЕЗПЕКИ**
- 15. КАРТИ ЧАСУ**
- 16. АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ**
- 17. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ**
- 18. ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ РУХУ**
- 19. ОЗНАЙОМЛЕННЯ**
- 20. КОНТРОЛІ – ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**
- 21. КОНТРОЛЬ ЧАСУ**
- 22. ДИСКВАЛІФІКАЦІЯ ЧЕРЕЗ ЗАПІЗНЕННЯ**
- 23. СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ**
- 24. ПОЧАТОК ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ**
- 25. ФІНІШ ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ**
- 26. ПОСТ СТОП**
- 27. ПЕРЕРИВАННЯ ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ**
- 28. БЕЗПЕКА УЧАСНИКІВ ЗМАГАННЯ**
- 29. ПРАВИЛА ЗАКРИТОГО ПАРКУ**
- 30. СТАРТОВИЙ ПОРЯДОК ТА ІНТЕРВАЛИ**
- 31. РЕ-СТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ РЕМОНТ ДО РЕ-СТАРТУ**
- 32. РЕМОНТ ДО РЕ-СТАРТУ**
- 33. СЕРВІС – ЗАГАЛЬНІ УМОВИ**
- 34. ПАРКИ СЕРВІСУ**
- 35. РЕЗУЛЬТАТИ РАЛІ**
- 36. СПІРНІ ПИТАННЯ, ПРОТЕСТИ ТА АПЕЛЯЦІЇ**
- 37. ПРОТОКОЛИ – ЗАКЛЮЧНА ДОПОВІДЬ**
- 38. ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ РАЛІ**

1. ЗАСТОСУВАННЯ

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

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

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.

2. ВИЗНАЧЕННЯ

2.1. Бюлетень

Офіційне письмове повідомлення, яке є невід'ємною частиною Індивідуального 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 сервісом.

2.5. Секції

Всі частини ралі між:

- стартом ралі або Дня та першим регрупуванням;
- останнім регрупуванням та фінішем Дня або ралі.

2.6. Закритий Парк

Зона, в якій є неможливими ремонт або будь-яка зовнішня допомога, крім випадків, які спеціально передбачені даними Правилами або Індивідуальним Регламентом змагання, та куди мають доступ уповноважені Офіційні особи.

2.7. Нейтралізація

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

2.8. 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 Додатковому Регламенті або Бюлетені, протягом якого екіпажі можуть ознайомитися з маршрутом ралі.

2.13. Регрупінги (Перегруповування)

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 перегруповування 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, чиїм завданням є фіксація факту або його відсутності. Кожен Суддя факту може одночасно контролювати тільки один факт. Такі судді призначаються поіменно.

3. РЕТАРДЕРИ НА СПЕЦІАЛЬНИХ ДІЛЯНКАХ

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

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

• Ретардер повинен бути відмічений на 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.

4. УЧАСНИКИ ЗМАГАННЯ

4.1. 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.

4.2. Водії

До участі у змаганні допускаються володарі національних або міжнародних ліцензій Водія категорії «ІR», «С0», «С1», «СU», «D0», «D1», «D2», «D3», «DС», «DЮ», «DL», «PL» 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 „DЮ” мають право керувати автомобілем тільки на повністю закритих трасах.

4.3. Водії можуть брати участь у змаганні в індивідуальному заліку.

4.4. До участі на одному автомобілі допускається не більше 2-х перших пілотів.

5. ЧЛЕНИ ЕКІПАЖІВ

5.1. 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.

5.2. 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.

6. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ

6.1. Подача заявочної форми

Після затвердження у встановленому порядку Регламенту, Промоутер змагання публікує на офіційному сайті ФАУ (www.fau.ua) та на офіційному сайті промоутера: <https://fau.kharkov.ua>/Регламент змагання і єдину офіційну форму ФАУ для можливості подачі заявки на участь у змаганні (п.8 Регламенту).

Заповнену форму заявки Представник висилає Промоутеру у порядку, встановленому в Регламенті. При реєстрації під час адміністративної перевірки участь підтверджується офіційною формою. Заявка, що не вміщує повної інформації або має неточні відомості, особливо по даним автомобіля, відхиляється. Відомості стосовно штурмана можуть бути надіслані пізніше, до визначеної дати та часу завершення адміністративної перевірки екіпажу.

6.2. 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.

6.3. 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.

6.4. Заміна Представника та/або члена екіпажу

Заміну Представника дозволено до дати закриття адміністративної перевірки. Одному члену 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.

6.6. Гарантії Представника та членів екіпажу

Заявка є договором між Представником та Промоутером. Заявка зобов'язує Представника взяти участь в ралі, а Промоутера – виконати по відношенню до Представника всі положення НСК ФАУ, даних Правил та Регламенту змагання. Фактом подання заявки Представник і водій підтверджують знання МСК ФІА, НСК ФАУ, даного Регламенту, приймають встановлені умови без обмежень, зобов'язуються виконувати всі правила і вимоги МСК ФІА, 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 та ФІА (у випадку міжнародних змагань), Промоутера, Офіційних осіб та інших учасників змагання.

6.8. Прийняття заявочної форми

Заявку на участь буде прийнято, тільки якщо вона супроводжується повним заявочним внеском. До цього вона вважається прийнятою умовно (п.8.5). Регламентом змагання може бути передбачене умовне прийняття заявок. Заявник має бути письмово сповіщений за допомогою електронної пошти про те, що його Заявку прийнято умовно.

7. ЗАЯВОЧНИЙ ВНЕСОК

7.1. Оголошення заявочного внеску

Учасники змагань повинні внести заявочні внески у вигляді добровільного внеску для розвитку автомобільного спорту згідно порядку, який встановлюється Регламентом змагання (п.8 Регламенту).

7.2. Повернення заявочного внеску

Заявочний внесок повністю повертається:

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

7.3. Часткове повернення заявочного внеску

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

7.4. Додаткові внески Промоутеру змагань

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

8. СТРАХОВЕ ПОКРИТТЯ

8.1. Покриття цивільної відповідальності Промоутера

8.1.1. 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.

8.1.2. 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.

8.1.3. 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.

8.2. Винятки зі страхового покриття

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

8.3. Індивідуальне страхове покриття

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

9. 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 заліку.

9.1. Варіанти розміщення

9.1.1. Дверні панно

9.1.1.1. 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.

9.1.1.2. 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.

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

9.1.2. Переднє панно

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

10. ПРИЗВИЩА ВОДІЇВ

10.1. Задні бокові вікна

10.1.1. 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.

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

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

10.1.4. За відсутність на автомобілі прізвища 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 Додатковому Регламенті.

11. 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 Додатковому Регламенті змагання.

11.1. Обмеження на рекламу

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 ФАУ;
- не займає місця, зарезервовані для емблем та номерів змагання;
- не заважає видимості з місця водія.

11.2. 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 Додатковому Регламенті або, до дати закриття прийому заявок, в офіційному бюлетені.

11.3. Необов'язкова (додаткова) реклама промоутера.

11.3.1. 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.

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

11.3.3. Представники, які приймають додаткову рекламу промоутерів, повинні залишити для неї місця, які вказані в Регламенті.

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

12. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ

12.1. Спортивні Комісари

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

12.2. 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.

12.3. 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.

13. ОBOB'ЯЗКОВИЙ МАРШРУТ

13.1. Всі екіпажі отримують схему траси, що містить докладний опис обов'язкового маршруту, якого необхідно дотримуватись. Будь-яке відхилення буде доведено до відома Спортивних Комісарів, які можуть накладати пеналізацію аж до дискваліфікації.

13.2. Відхилення від маршруту на спеціальній ділянці

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

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

13.2.3. 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.

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

14. ПЛАН БЕЗПЕКИ

Промоутер повинен підготувати План Безпеки змагання у відповідності до вимог ФАУ. Перевірку плану безпеки для ралі на серійних автомобілях на місці проведення змагання проводить представник Комітету ФАУ з ралі на серійних автомобілях.

15. КАРТИ ЧАСУ

15.1. Компоновка

15.1.1. 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.

15.2. Записи в Карті часу

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

15.3. 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 відповідного екіпажу за рішенням КСК.

15.4. Норма часу

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

15.5. 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.

15.6. 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.

15.7. 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.

16. АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ

16.1. Адміністративні перевірки – перевірки, які виконуються до старту, згідно розкладу, який вказано в Додатковому 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.

16.2. Присутність мінімум одного члена екіпажу на адміністративній перевірці є обов'язковою.

16.3. Запізнення на адміністративну перевірку пеналізується Промоутером виключно грошовим згідно Додатку №1.

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

17. ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ.

17.1. Присутність членів екіпажу на Технічних Інспекціях не є обов'язковою. Заявлений автомобіль може бути представлений на Технічній Інспекції представником команди.

17.2. Запізнення на Технічну Інспекцію в межах часу її проведення пеналізується Промоутером виключно грошовим згідно Додатку №1.

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

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

17.5. Екіпаж повинен пред'явити на технічній інспекції наявність твердих шоломів на кожного члена екіпажу.

17.8. 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.

17.9. Розклад

Розклад прибуття на Технічну Інспекцію буденадісланий представнику екіпажу не пізніше ніж за 48 годин до початку Технічної Інспекції.

17.10. Додаткові перевірки

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

17.11. Відповідальність екіпажів

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

17.12. Фінальний ЗП

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

17.13. Вибір автомобілів

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

17.14. Час, відведений для фінальної ТІ

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

18. ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ РУХУ

18.1. Загальні правила

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

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

18.1.3. 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 Додатковим Регламентом змагання.

18.1.4. Екіпажі повинні завжди рухатись Спеціальною Ділянкою в напрямку, вказаному в схемі траси, під загрозою дискваліфікації, оголошеного Директором змагання. Ця вимога стосується також ділянки траси від фінішу Спеціальної Ділянки до кінця зони відмітки на Спеціальній Ділянці.

18.1.5. 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.

18.1.6. У випадку короткочасного штовхання автомобіля силами екіпажу з метою спроби відновити роботу двигуна під час руху дорожньою секцією, дія п.18.1.2. та 18.1.5 розповсюджуватись не буде.

18.2. Перевищення швидкості під час ознайомлення

18.2.1. 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.

18.2.2. За порушення Регламенту під час ознайомлення з трасою ралі встановлюються додаткові грошові внески промоутеру змагань (у Додатку №1). **Екіпаж, водій якого допустив чотири порушення, буде дискваліфіковано;**

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

18.3. Правила дорожнього руху

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

19. ОЗНАЙОМЛЕННЯ

19.1. Обмеження ознайомлення

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

19.1.2. Під час ознайомлення з трасою будь-якої Спеціальної ділянки забороняється рух у напрямку, відмінному від того, який вказано у карті ознайомлення.

19.2. Розклад

Ознайомлення повинно проходити згідно розкладу, встановленого промоутером за автомобілем безпеки.

19.3. Кількість проїздів

Ознайомлення з трасою ралі буде проведено 2 рази.

19.4. Швидкість під час ознайомлення

Промоутер може ввести обмеження швидкості на швидкісній змагальній ділянці.

19.5. Порушення

Всі відмічені порушення будуть афішовані на офіційній дошці для оголошень.

20. КОНТРОЛІ – ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

20.1. Позначення контролів

Всі контролі, тобто контролі часу та проходження, Зони контролів старту та фінішу Спеціальних Ділянок будуть позначені через стандартизовані знаки, затверджені ФАУ, з дотриманням зображень та відстаней, які вказано в Додатку №3.

20.2. Зони контролю

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

20.3. Час зупинки в Зонах контролю

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

20.4. Готовність до роботи

20.4.1. Контролі повинні бути готові до роботи за 15 хвилин до ідеального часу проходження першого автомобіля, що змагається.

20.4.2. 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».

20.5. Дотримання послідовності Контролів та напрямку руху

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

20.5.2. Заборонено повторно в'їжджати в зону контролю.

20.6. Команди (інструкції) суддів змагання (маршалів)

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

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

20.7. Контролі проходження

На цих контролях, позначених знаками, які вказано в Додатку №3. Судді (маршали) повинні просто поставити штамп та/або підпис в контрольній карті, не вказуючи час проходження, як тільки її буде передано екіпажем.

21. КОНТРОЛЬ ЧАСУ

21.1. 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.

21.2 Процедура реєстрації

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

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

21.2.3. 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.

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

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

21.2.6. 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.

21.2.7. 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.

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

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

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

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

21.2.11. 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.

21.3. Контроль Часу, який суміщено зі стартом Змагальної Ділянки.

21.3.1. Якщо за постом контролю часу слідує Старт Спеціальної Ділянки, буде застосовуватись наступна процедура:

На посту контролю часу 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 Спеціальної Ділянки в одну й ту саму хвилину, попередній час старту на цю Спеціальну 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.

21.3.2. Негайно після отримання відмітки на посту контролю часу автомобіль, що змагається, повинен проїхати на пост Старту Спеціальної Ділянки. Відповідальний комісар цього посту запише в Контрольну карту час, запланований для старту на Спеціальну Ділянку, який зазвичай співпадає з попереднім часом старту на Спеціальну 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.

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

22. ДИСКВАЛІФІКАЦІЯ ЧЕРЕЗ ЗАПІЗНЕННЯ

22.1. Максимально дозволене запізнення

Будь-яке запізнення більш ніж на 10 хвилин до ідеального часу, між двома постами контролю часу, або запізнення, яке перевищує 15 хвилин, в кінці кожної секції та/або Дня ралі, або сумарне запізнення по всьому ралі, яке перевищує 30 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 (10 секунд за 1 хвилину). Втім екіпажі можуть прийняти Ре-старт.

22.2. Передчасне прибуття

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

22.3. Повідомлення про дискваліфікацію.

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

23. СПЕЦІАЛЬНІ ДІЛЯНКИ. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

23.1. Хронометраж

На Спеціальних Ділянках хронометраж буде вестись з точністю до 1 десятої секунди.

23.2. Порядок проходження змагальних ділянок вказується у додаткових схемах. Максимальна кількість про'їздів швидкісної змагальної ділянки не більше 4х разів (в одному напрямку).

23.3. Екіпаж, який порушив порядок проходження Спеціальної Ділянки буде пеналізовано. Порядок проходження змагальної ділянки встановлюється: схемою Спеціальних Ділянок (при ознайомленні з трасою колонною за машиною безпеки промоутера). Будь яке відхилення від маршруту швидкісної змагальної ділянки (включно зі зрізкою повороту, коли автомобіль покидає межі дорожнього полотна усіма колесами) може трактуватися спортивними комісарами змагання як порушення порядку проходження.

Якщо екіпаж знято з дистанції, то його заліковим часом на Спеціальній Ділянці є найгірший час показаний екіпажем в класі, до якого належить екіпаж, на цій ділянці, помножений на коефіцієнт **1,1**.

24. ПОЧАТОК ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ

24.1. Пост Старту Спеціальної Ділянки

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

24.1.2. На старті Спеціальної 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.

24.2. Процедура старту

24.2.1. На Спеціальній Ділянці (окрім слалому та спринту) застосовується електронна процедура старту. Вона має бути ясно видимою екіпажу, що знаходиться на лінії старту. В разі виходу з ладу електронного приладу фіксації фальстарту повинен вестись окремий протокол фальстарту, в якому ручним хронометром ведеться хронометраж фактичного початку руху автомобіля. Комісар - хронометрист повинен знаходитись спиною до сигналів старту (електронних або ручних) на рівні заднього крила автомобіля, що стартує.

24.3. 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.

24.4. Відкладений старт через помилку екіпажу

24.4.1. 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.

24.4.2. 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.

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

24.5. Затримка Спеціальної Ділянки

Якщо проведення Спеціальної Ділянки було затримано більш ніж на 15 хвилин, щонайменше один «автомобіль безпеки», повинен пройти трасою Спеціальної Ділянки перед проїздом наступних автомобілів, що змагаються, з метою інформувати про те, що Спеціальну Ділянку збираються поновити. В іншому випадку Спеціальна Ділянка повинна бути відмінена та переведена в дорожній режим.

24.6. 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 Комісарами більш суворої пеналізації, якщо вони вважатимуть це за необхідне.

24.7. Стартовий інтервал

24.7.1. Порядок старту повинен бути прописаний в Регламенті.

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

24.7.3. У будь-якому випадку інтервал між екіпажами повинен бути щонайменше ніж 1 хвилина.

25. ФІНІШ ЗМАГАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ

25.1. 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 Спеціальної Ділянки 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.

Спеціальні Ділянки типу слалом та **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.

26. ПОСТ СТОП

26.1. 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 «STOP» на червоному тлі встановлюється приблизно на 100-300 метрів далі за лінією фінішу. В будь-якому разі відстань від лінії фінішу до знака «STOP» повинна гарантувати екіпажу можливість повної та безпечної зупинки автомобіля, не вдаючись при цьому до екстреного гальмування. Якщо хронометристи не можуть повідомити точний час фінішу комісарам негайно, останні тільки ставлять штамп в контрольній карті Спеціальної Ділянки 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 Спеціальної Ділянки.

26.2. 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.

27. ПЕРЕРИВАННЯ СПЕЦІАЛЬНОЇ ДІЛЯНКИ

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

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

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

27.4. 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.

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

28. БЕЗПЕКА УЧАСНИКІВ РАЛІ

28.1. Екіпіровка екіпажів

Під час проходження Спеціальної 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 ремнями безпеки.

У разі порушення вище вказаних вимог - екіпаж пеналізується згідно з регламентом (Додаток №1).

28.2. Знаки SOS / ОК

28.2.1. 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.

28.2.2. 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.

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

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

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

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

28.3. Повідомлення про нещасний випадок

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

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

28.4. Червоний трикутник

28.4.1. 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.

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

28.5. Використання червоних прапорів

28.5.1. Якщо водії проходять повз розгорнутий червоний прапор, вони повинні негайно збавити швидкість та зберігати цю швидкість до кінця Спеціальної Ділянки, 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.

28.5.2. Екіпажам, яким було показано червоний прапор, буде надано штучний час на даній Спеціальній Ділянці, згідно процедурам, викладеним в цих Правилах.

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

28.5.4. Жоден інший прапор, крім **червоного**, не може бути показаний на трасі Спеціальної Ділянки.

28.5.5. Червоні прапори можуть бути показані тільки на радіо посту (які мають бути розташовані не рідше чим через кожні 3 км траси Спеціальної Ділянки).

28.6. Пост червоного прапору під час ознайомлення

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

29. ПРАВИЛА ЗАКРИТОГО ПАРКУ

29.1. Застосування

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

Автомобілі підкорюються правилам закритого парку:

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

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

29.2. 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.

29.3. Штовхання автомобіля в ЗП

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

29.4. Автомобільні чохли (покриття)

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

29.5. Порухення правил закритого парку.

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

30. СТАРТОВИЙ ПОРЯДОК ТА ІНТЕРВАЛИ

30.1. Порядок надання бортових номерів

Порядок надання номерів визначається в Регламенті.

30.2. Публікація списків заявлених екіпажів із бортовими номерами

Попередній список заявлених екіпажів з вказаними їхніми бортовими номерами повинен бути опублікований Промоутером змагання не пізніше Зробочіх днів з моменту початку реєстрації та оновлюватись якомога частіше.

30.3. Перерозподіл водіїв

Спортивні Комісари змагання з ралі, для забезпечення безпеки мають можливість міняти порядок старту – як на старті ралі, так і після проведення регрупінгу, відповідно до п.11.9.НСК ФАУ.

30.4. Порядок старту.

Порядок старту визначається Директором змагання згідно стартової відомості.

30.6. Стартові інтервали.

30.6.1. Всі автомобілі стартуватимуть з інтервалом щонайменше 1 хвилина.

31. РЕ-СТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ

31.1. Загальні вимоги

31.1.1. Будь-які екіпажі, які не в змозі закінчити одну з Спеціальних Ділянок секції, можуть прийняти Ре-старт в ралі на початку наступної секції. Якщо екіпажі бажають прийняти Ре-старт, вони мають якомога швидше повідомити про це у штаб ралі.

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

31.1.3. Новий час старту нової секції встановлюється директором.

31.1.4. Якщо з якихось причин екіпаж не може стартувати з наступної після сходу секції, буде вважатись, що він пропустив і цю секцію.

31.1.5. Будь-які екіпажі, які зійшли на останній секції, не будуть класифіковані.

31.2. Штучний час

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

31.2.1. За кожну пропущену Спеціальну Ділянку до Рестарту екіпажу буде призначено штучний час, що визначається як найгірший час, зафіксований у даному класі на пропущеній СД, з коефіцієнтом 1.1.

31.2.2. За винятком Контроля Часу на вході у парк сервісу та виході з нього (окрім змагань, де КЧ вихід суміщено із передстартовим КЧ СД), екіпажу буде назначено

штучний час проходження Контроля Часу, що відповідає ідеальному часу проходження екіпажем відповідного Контролю Часу із додаванням 5хв запізнення до ідеального часу.

31.2.3. Якщо екіпаж зійшов з дистанції після останньої Спеціальної Ділянки секції, буде вважатися, що екіпаж пропустив цю останню Спеціальну Ділянку.

32. РЕМОНТ ДО РЕ-СТАРТУ

32.1. 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.

32.2. Технічна Інспекція відремонтованих автомобілів

32.2.1. Для Ре-старту відремонтований автомобіль повинен пройти огляд Технічним комісаром або контролером.

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

33. СЕРВІС – ЗАГАЛЬНІ УМОВИ

33.1. Загальні вимоги

В Парках Сервісу для кожного екіпажу бажано виділити майданчик розмірами 6 м x 4 м.

33.2. 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.

34. ПАРКИ СЕРВІСУ

34.1. Швидкість в Парках Сервісу

Швидкість руху автомобілів в Парках Сервісу не повинна перевищувати **20 км/год.**; перевищення цього обмеження призведе до пеналізації, яку застосовують Спортивні Комісари.

34.2. Заходи безпеки в Парках сервісу.

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

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

34.3. Автомобілі сервісу

Як правило, одна машина сервісу на один автомобіль, що змагається, може забезпечувати сервіс протягом ралі.

35. РЕЗУЛЬТАТИ РАЛІ

35.1. Підведення результатів

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

35.2. Публікація результатів

Протягом ралі повинні послідовно публікуватися відповідні класифікації:

35.2.1. Неофіційні класифікації: класифікації, що поширюються Секретаріатом протягом Дня.

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

35.2.3. Попередня фінальна класифікація: класифікація, яка публікується Секретаріатом по закінченні ралі.

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

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

35.3. Рівність на змаганні

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

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

35.4. 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.

36. СПІРНІ ПИТАННЯ, ПРОТЕСТИ ТА АПЕЛЯЦІЇ

36.1. Процедура прийняття рішень в спірних питаннях

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

36.1.2. 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 затвердженим Спортивними Комісарами.

36.1.3. 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.

36.1.4. 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.

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

36.1.6. 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 Представниками. Обставини, які викладено в таких заявах, повинні бути вивчені Директором змагання, а рішення доведено до Представника.

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

36.2. 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.

36.3. Внесок при поданні протесту

Розмір внеску Представника при поданні протесту – 3000 грн.

36.4. 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:

- 2000 грн. за перевірку однієї з частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система тощо), яка не потребує розбирання агрегату;
- 5000 грн. за перевірку однієї з частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система тощо), яка потребує розбирання агрегату.

36.5. Витрати

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

36.5.2. 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.

36.6. Апеляція

Внесок при поданні апеляції у ФАУ – 8000 гривень

37. ПРОТОКОЛИ – ЗАКЛЮЧНА ДОПОВІДЬ

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

38. ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ РАЛІ

38.1. Церемонія подіуму

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

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

38.2. Вручення призів

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

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

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

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