

**КУБОК УКРАЇНИ
З РАЛІ НА СЕРІЙНИХ АВТОМОБІЛЯХ
2010 р.
ЗАГАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ**

ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА

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

ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ

6. Автомобілі, що мають право брати участь у змаганнях Кубку
7. Класи

ЗАЯВКИ

8. Процедура заявки
9. Заявочний внесок

СТРАХУВАННЯ

10. Страхове покриття

**КУБОК ТА ПРИНЦИП НАРАХУВАННЯ
ОЧОК**

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

ОФІЦІЙНІ ОСОБИ

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

**ДОКУМЕНТАЦІЯ, ІНФОРМАЦІЯ ТА
РОЗКЛАДИ**

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

ІДЕНТИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛІВ

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

РЕКЛАМА

28. Реклама

ДОРОЖНІЙ РУХ

29. Дотримання правил руху

30. Ознайомлення

КОНТРОЛІ

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

ДОДАТКОВІ ЗМАГАННЯ (ДЗ)

36. Загальні вимоги
37. Початок додаткового змагання
38. Фініш додаткового змагання
39. Пост «Стоп»
40. Переривання ДЗ
41. Безпека учасників ралі
42. Супер ДЗ

ЗАКРИТИЙ ПАРК

43. Правила закритого парку
44. Ремонт в закритому парку

СТАРТ ТА РЕ-СТАРТ

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

СЕРВІС

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

ПАЛЬНЕ - ДОЗАПРАВКА

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

**АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ,
РЕЄСТРАЦІЯ**

58. Реєстрація
59. Адміністративні перевірки

ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ

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

ШИНИ ТА КОЛЕСА

64. Загальні вимоги

МЕХАНІЧНІ КОМПОНЕНТИ

65. Двигуни

66. Трансмсія

ТЕСТ

67. Тест

ПРЕС-ЦЕНТР

68. Прес-центр етапу Кубку

РЕЗУЛЬТАТИ ТА АДМІСТРАТИВНІ ВИМОГИ ПІСЛЯ ЗМАГАННЯ

69. Результати ралі

70. Спірні питання, протести та апеляції

71. Протоколи – заключна доповідь

72. Вручення призів ралі

73. Щорічне вручення призів ФАУ

ДОДАТКИ

Додаток I

Позначення контролів ралі

Додаток II

Стандартні документи ФАУ

Додаток III

Безпека на ралі на серійних автомобілях

Додаток VI

Інформаційне забезпечення етапу Кубку України з ралі на серійних автомобілях

Додаток VII

Варіанти розміщення ретардерів

Додаток VIII

Розташування номерів та реклами

Додаток X

Офіцер по зв'язку з учасниками

Додаток XI

Вимоги до автомобілів, які допускаються до участі у Кубку України з ралі на серійних автомобілях

ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА

1. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ КУБКУ

1.1. Загальні вимоги

1.1.1. Кубок України з ралі на серійних автомобілях (далі Кубок) проводить Автомобільна Федерація України (ФАУ).

Цей Регламент є керівним документом для всіх змагань (ралі), включених у залік Кубку, як його етапів.

Всі етапи організуються і проводяться відповідно до МСК ФІА, НСК ФАУ, Загальних вимог до всіх Чемпіонатів, Кубків, Трофеїв, Викликів, інших регламентуючих документів ФІА та ФАУ щодо автомобільного спорту, цього Регламенту, а також Додаткового Регламенту і програм, які видаються Організатором змагання.

Кожне змагання, включене у залік Кубку проводиться у абсолютному заліку та у всіх класах згідно п.б.1. цього Регламенту.

1.1.2. ФАУ при необхідності вносить зміни до цього Регламенту та повідомляє про них у Офіційних бюлетенях ФАУ.

Якщо за 14 днів до старту ралі Організатором не буде отримано від ФАУ Свідоцтво Організатора на проведення змагання, з його розміщенням на офіційному сайті ралі, чи висновки Заключної інспекції з питань безпеки будуть негативними, етап буде відмінено без права перенесення на нову дату.

1.2. Застосування

1.2.1. Тільки ФАУ може дозволити окремі відхилення від положень цього Регламенту.

Про будь-яке порушення цієї регламентації буде повідомлено Спортивним Комісарам, які можуть накладати пеналізацію згідно Статей 152 і 153 НСК ФАУ.

Будь-який випадок, що не передбачено цим Регламентом, буде вивчено Спортивними Комісарами, і тільки вони уповноважені прийняти рішення (Стаття 141 НСК ФАУ).

1.2.2. Протягом ралі Директор змагання відповідає за застосування цього Регламенту та Додаткового Регламенту ралі.

Директор змагання повинен інформувати Комісарів щодо будь-якого важливого інциденту, що трапився, який потребує застосування цього Регламенту або Додаткового Регламенту ралі.

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

1.2.4. У випадку розбіжностей положень Додаткового Регламенту змагання, включеного у залік Кубку, з положеннями цього Регламенту та Стандартного Регламенту змагання, діють положення цього Регламенту та Стандартного Регламенту.

1.3. Кількість етапів

Кубок складається щонайбільше з шести попередніх змагань та фінального змагання.

Дата і місце проведення змагань публікуються у Календарному плані автомобільних змагань України.

Функції Оргкомітету Кубку за дорученням ФАУ виконує Київський міський автотоклуб (КМАМК). ФАУ має право, за поданням Оргкомітету, призначити етап на заміну запланованого етапу, який не може бути проведеним.

1.4. Граничні терміни подання заявок на проведення етапу Кубку

Заявку на проведення етапу Кубку буде прийнято до розгляду, якщо її подано у терміни, встановлені ФАУ, крім випадків, які визнані ФАУ форс-мажором.

1.5. Офіційна мова

Для всіх ралі Кубку офіційною мовою є українська.

Регламентуючі документи друкуються українською мовою для всіх етапів Кубку.

1.6. Інтерпретація

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

1.7. Дата застосування

Цей Регламент набирає чинності з моменту затвердження ФАУ.

2. ВИЗНАЧЕННЯ

2.1. Бюлетень

Офіційне письмове повідомлення, яке є невід'ємною частиною Додаткового Регламенту ралі та призначене для зміни, роз'яснення або доповнення останнього.

Бюлетені мають бути затверджені ФАУ або Спортивними Комісарами, крім можливих змін маршруту або програми ознайомлення, для чого Бюлетені можуть випускатися Директором змагання.

2.2. Учасник ралі

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

Учасник може призначити свого Представника - володаря ліцензії учасника фізичної особи для взаємодії з Організатором та Офіційними особами ралі.

Представник повинен надати письмове підтвердження власних повноважень від Учасника.

2.3. Екіпаж

Екіпаж складається з 2 осіб які знаходяться в автомобілі, які є як водієм та штурманом (другим водієм).

Обидва члени екіпажу можуть керувати автомобілем протягом ралі, причому кожен повинен володіти водійською ліцензією змагання ФАУ або ФІА, яка дійсна в поточному році та для цього змагання.

Водій приймає на себе відповідальність Учасника, якщо останній не знаходиться в автомобілі протягом ралі.

2.4. День

Кожна частина ралі, яку відділено нічним Закритим Парком.

Якщо Супер Додаткове змагання організовано ввечері перед 1 Днем, вона має бути розцінена як 1 Секція, яка буде частиною 1 Дня.

2.5. Секції

Всі частини ралі між:

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

2.6. Накопичувальний Парк

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

2.7. Закритий Парк

Зона, в якій є неможливими ремонт або будь-яка зовнішня допомога, крім випадків, які спеціально передбачені цим Регламентом або Додатковим Регламентом ралі, та куди мають доступ уповноважені Офіційні особи.

2.8. Нейтралізація

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

2.9. Сервіс

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

2.10. Заборонений сервіс

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

2.11. Ознайомлення

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

2.12. Розклад ознайомлення

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

2.13. Регрупування (Перегрупування)

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

Час зупинки для кожного екіпажа може бути різним.

2.14. Початок змагання

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

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

2.15. Супер ДЗ

СДЗ – Спеціальне додаткове змагання, частина ралі, призначена для проведення в присутності великої кількості глядачів та передбачає можливість одночасного старту більш ніж одного автомобіля.

2.16. Карта часу

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

2.17. Суддя факту

Суддя, чийм завданням є фіксація факту або його відсутності. Кожен Суддя факту може одночасно контролювати тільки один факт.

Такі судді призначаються поіменно, і їхні імена повинні бути опубліковані в бюлетені.

3. УЧАСНИКИ

3.1. До участі у Кубку допускаються володарі національних або міжнародних ліцензій водія категорії «С0», «С1», «Д0», «Д1», «Д6», «Д-юніор» та володарі національних або міжнародних ліцензій учасника категорій «МС», «МІ», «НК», «НІ», виданих ФАУ, внесених у Реєстр володарів ліцензій ФАУ та дійсних у поточному році.

До участі у Кубку допускаються володарі ліцензій водія категорії «К1», «К-юніор», які проходять підготовку у закладах підготовки водіїв, включених у перелік згідно «Положення про порядок підготовки водіїв, які приймають участь у автомобільних змаганнях на території України», що підтверджується відповідною довідкою Закладу.

Володарі ліцензій повинні мати документи згідно НСК ФАУ та інших регламентуючих документів ФАУ.

3.2. До участі у окремому змаганні Кубку може бути допущено володаря ліцензії, яку видано за межами України, однак класифікації та очок в Кубку він не отримує.

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

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

4. ЧЛЕНИ ЕКІПАЖІВ

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

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

4.2. Під час руху автомобіля учасника, 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 цим розділом, Екіпаж буде виключено з ралі.

4.3. Всередині автомобіля повинна знаходитись форма, видана Організатором – «Ідентифікаційна карта», яка містить нещодавні фотокартки (6 x 4 см), прізвища та імена обох членів Екіпажу, а також інформацію про автомобіль (марка, модель, державний реєстраційний номер) та клас, в якому заявлено цей Екіпаж.

Ідентифікаційну карту повинно бути добре видно ззовні з правого боку автомобіля.

За відсутності у встановленому місці ідентифікаційної карти Екіпаж буде виключено з ралі.

5. КРИТЕРІЇ ДЛЯ ВОДІЇВ ПРІОРИТЕТУ

5.1. У змаганнях Кубку списки пріоритету ФАУ не використовуються.

ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ

6. АВТОМОБІЛІ, ЩО МАЮТЬ ПРАВО БРАТИ УЧАСТЬ У ЗМАГАННЯХ КУБКУ

6.1. До участі у заліках Кубку допускаються легкові автомобілі, які мають державну реєстрацію та протягом всього змагання відповідають вимогам Правил Дорожнього руху України та «Вимогам до автомобілів, які допускаються до участі у Кубку України з ралі на серійних автомобілях» (додаток XI до цього Регламенту) у абсолютному заліку та у наступних класах:

Клас	об'єм двигуна	Клас	об'єм двигуна
Абсолютний залік	до 4500 куб.см.	А-7	до 2000 куб.см.
А-5	до 1400 куб.см.	А-7+	до 3100 куб.см.
А-6	до 1600 куб.см.	А-8	до 4500 куб.см.

Еквівалентний робочий об'єкт двигуна обладнаного системою наддуву враховується з коефіцієнтом 1,7, згідно ст. 252 додатку "J» МСК ФІА.

7. КЛАСИ

7.1. Зміна класу

Якщо під час Технічної Інспекції виявлено, що автомобіль не відповідає заявленому класу, його може бути переведено до відповідного класу рішенням Спортивних Комісарів, за рекомендацією Технічного комісара.

7.2. Класи

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

У випадку, якщо такої кількості автомобілів в класі не допущено для участі у змаганні, учасників буде переведено до наступного вищого класу.

ЗАЯВКИ

8. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ

8.1. Кількість прийнятих заявок

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

8.2. Подача заявочної форми

Після затвердження у встановленому порядку Додаткового Регламенту Організатор змагання, включеного у залік Кубку, за місяць до старту змагання публікує на офіційному сайті ФАУ (www.fau.in.ua), та на сайті Оргкомітету Кубку (www.kmatk.kiev.ua), Додатковий Регламент змагання і єдину офіційну форму ФАУ для можливості подачі заявки на участь у змаганні.

Заповнену форму заявки учасник висилає Організатору у порядку, встановленому в Додатковому Регламенті.

При реєстрації під час адміністративної перевірки, участь підтверджується офіційною формою. Форма заявки заповнюється друкованими літерами.

Заявка, що не вміщує повної інформації або має неточні відомості, особливо щодо автомобіля, відхиляється.

Відомості стосовно штурмана можуть бути надіслані пізніше, до дати, визначеної Додатковим регламентом.

8.3. Подача командної заявочної форми

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

8.4. Останній строк подачі заявок

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

8.5. Відмова в прийомі заявочної форми

Організатор має право відмовити у прийомі заявки без вказування причин (ст. 74 НСК ФАУ), однак не може відмовити водію, що посів місце у Чемпіонатах або Кубках України зі всіх видів ралі останніх двох років.

Якщо організатор змагання відмовляє учаснику у прийомі його заявки, він повинен протягом 48 годин повідомити про це учасника, який подав заявку (якщо необхідно, зробити це через ФАУ), а також проінформувати ФАУ та Оргкомітет Кубку.

8.6. Виправлення в заявочній формі

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

8.7. Дозвіл ASN

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

8.8. Заміна учасника та/або члена екіпажу

Заміну учасника дозволено до дати закриття прийому заявок.

Одного члена екіпажу може бути замінено за дозволу:

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

допущених до старту.

Тільки ФАУ може дозволити заміну обох членів екіпажу.

8.9. Гарантії учасника та членів екіпажу

Заявка є договором між Учасником та Організатором. Заявка зобов'язує Учасника взяти участь в ралі, а Організатора – виконати по відношенню до Учасника всі положення НСК ФАУ, цього Регламенту та Додаткового Регламенту ралі.

Фактом подання заявки учасник і водій підтверджують знання МСК ФІА, НСК ФАУ, цього та Додаткового Регламентів, приймають встановлені умови без обмежень, зобов'язуються виконувати всі правила і вимоги МСК ФІА, НСК ФАУ, офіційних осіб змагання та Організатора.

Організатор не несе відповідальності за збитки та пошкодження, які спричинено Учасникам та їхньому майну, за винятком випадків, що прямо передбачені цим Регламентом.

Всі Екіпажі беруть участь в ралі на свій власний ризик.

Своїм підписом в заявочній формі Учасник та Екіпаж відмовляються від будь-яких прав на компенсацію витрат, які можуть виникнути в результаті події під час ралі.

Ця відмова (від будь-яких прав на компенсацію витрат) відноситься до ФАУ, Організатора, Офіційних осіб та інших учасників ралі.

8.10. Прийняття заявочної форми

Заявку на участь буде прийнято, тільки якщо вона супроводжується повним заявочним внеском. До цього вона вважається прийнятою умовно.

Регламентом змагання може бути передбачене умовне прийняття заявок.

Заявник має бути письмово сповіщений за допомогою електронної пошти про те, що його Заявку прийнято умовно, протягом дня, наступного за датою закінчення прийому Заявок.

9. ЗАЯВОЧНИЙ ВНЕСОК

9.1. Оголошення заявочного внеску.

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

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

9.2. Обмеження розміру заявочного внеску

Розмір внеску не повинен перевищувати:

- За кожний заявлений екіпаж у індивідуальному заліку 500 грн.
- За кожен заявлений команду у командному заліку 200 грн.

9.3. Повернення заявочного внеску

Заявочний внесок повністю повертається:

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

9.4. Часткове повернення заявочного внеску

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

9.5. Пізні сплати заявочного внеску

При сплаті заявочного внеску після дати закриття прийому заявок, внесок збільшується на 25 відсотків.

При сплаті заявочного внеску менш ніж за 72 години до початку змагань, внесок збільшується на 50 відсотків.

9.6. Сплата заявочного внеску на етапі Кубку

- Заявочний внесок вноситься на користь Організатора ралі.
-

СТРАХУВАННЯ

10. СТРАХОВЕ ПОКРИТТЯ

10.1. Опис страхового покриття

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

10.2. Покриття цивільної відповідальності Організатора

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

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

10.2.3. Страхове покриття має бути, щонайменше, забезпечене для учасників ралі під час руху в межах маршруту ралі від старту 1 Дня і до закінчення ралі або до моменту сходу або виключення з ралі.

10.3. Винятки зі страхового покриття

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

10.4. Індивідуальне страхове покриття

Кожен член екіпажу повинен мати страховий поліс від нещасного випадку на суму щонайменше 5 000 грн.

КУБОК ТА ПРИНЦИП НАРАХУВАННЯ ОЧОК

11. УМОВИ

11.1. Класифікація Кубку в індивідуальному заліку

Кубок та кожне змагання, включене у залік Кубку, як його етап, проводиться в абсолютному заліку, та у всіх класах згідно ст. 6.1. цього Регламенту.

Звання Володаря Кубку України з ралі на серійних автомобілях серед водіїв (других водіїв – штурманів) у абсолютному заліку або у класі присвоюється, та наступні місця визначаються за найбільшою сумою очок, набраних водіями на не більше ніж трьох кращих попередніх змаганнях, включених у залік Кубку, та у фінальному змаганні.

Якщо на всіх змаганнях стартувало менше ніж 10 водіїв у абсолютному заліку або у певному класі, водію, який набрав найбільшу кількість очок, присвоюється звання Переможця Кубку України і нагороджуються тільки водії, що посіли 1 та 2 місце, а якщо стартувало менше ніж 7 водіїв у певному класі, нагороджується тільки екіпаж, що посів 1 місце.

11.2. Класифікація Кубку в командному заліку

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

До участі у змаганні, на етапі Кубку, допускаються команди які мають обов'язкові документи, але з наступними кількісними обмеженнями у складі в одному змаганні: не менше двох та не більше трьох екіпажів, у будь-яких класах.

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

11.3. Класифікації етапів Кубку

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

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

11.4. Відміна ралі Кубку

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

11.5. Рапорт Спостерігача

Будь-яке ралі Кубку, якщо рапорт Спостерігача ФАУ не дає позитивного висновку щодо необхідного рівня безпеки, або яке не відповідає вимогам Регламенту, не може бути включено до Кубку наступного року.

Рапорт буде складено Спостерігачем ФАУ та розглянуто ФАУ.

11.6. Кількість проведених етапів Кубку

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

12. НАРАХУВАННЯ ОЧОК В ІНДИВІДУАЛЬНОМУ ЗАЛІКУ КУБКУ

Водій може брати участь у змаганнях, включених у залік Кубку, на власний розсуд.

В залік ідуть три кращих результати на попередніх змаганнях та результат фінального змагання.

Водіям за виборені місця присвоюються очки за таблицями:

- у абсолютному заліку:

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

- у класі:

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

На фінальному змаганні очки нараховані за таблицями подвоюються.

Якщо з форс-мажорних обставин змагання припинено, коли пройдено від 51% до 60% загальної дистанції Додаткових змагань, водій одержує 50% від кількості очок, встановлених таблицею.

Якщо пройдено менше 51% загальної дистанції Додаткових з – змагання вважається таким, що не відбулося.

13. НАРАХУВАННЯ ОЧОК В КОМАНДНОМУ ЗАЛІКУ КУБКУ

13.1. Першість на кожному змаганні серед команд визначається по найбільшій кількості очок, набраних 2 і менше кращими екіпажами.

При цьому до уваги беруться очки нараховані у класі та 20% очок які нараховані у абсолютному заліку.

13.2. Звання Володаря Кубку України з ралі на серійних автомобілях у командному заліку присвоюється, та наступні місця визначаються за найбільшою сумою очок, набраних командою у всіх змаганнях, у яких команду було допущено до участі у змаганні.

14. РІВНІСТЬ ОЧОК В КУБКУ

14.1. Водії та штурмани

Якщо водії при остаточній класифікації набрали однакову кількість очок, то першість визначається за кращим місцем, зайнятим у класі на фінальному змаганні Кубку.

У випадку нової рівності, порівнюються наступні кращі місця, на передостанньому і т. д. етапі Кубку.

14.2. Команди

Якщо команди при остаточній класифікації набрали однакову кількість очок, першість визначається за кращим місцем, зайнятим командою на фінальному змаганні Кубку.

У випадку нової рівності, до уваги беруться наступні кращі місця на передостанньому і т. д. етапі Кубку.

ОФІЦІЙНІ ОСОБИ

15. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ТА ДЕЛЕГАТИ

15.1. Спортивні Комісари

Список Спортивних Комісарів завжди повинен складатися з трьох членів.

Двоє з них призначаються ФАУ, в тому числі й Голова, а третій призначається Організатором ралі з переліку Офіційних осіб, затвердженого ФАУ.

Повинен бути постійний відповідний зв'язок між Спортивними Комісарами та Директором гонки. Щонайменше один зі Спортивних Комісарів повинен знаходитись поблизу Штабу Ралі для прийняття оперативних рішень.

15.2. Делегати ФАУ

Делегати ФАУ на змагання Кубку не призначаються.

15.3. Спостерігач ФАУ

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

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

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

CRO повинен бути легко ідентифікований учасниками ралі.

15.5. Інші офіційні особи

Директор змагання, Технічний комісар і Головний секретар етапу Кубку запрошуються Організатором з числа осіб, затверджених у порядку, встановленому ФАУ.

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

16. ПРОЦЕДУРА ВИБОРУ МАРШРУТУ

16.1. Загальні вимоги

Склад та перелік ДЗ, які використовуються в ралі, знаходиться під відповідальністю Організатора ралі.

Безпека має головне значення при виборі ДЗ.

До складу маршруту етапу Кубку допускається наступні види додаткових змагань (ДЗ):

- Режимна Гонка (РГ),
- Регулярність руху (РР)
- слалом (СЛ)
- спринт (СП)

Опис додаткових змагань, включених у маршрут змагання вміщується у Додатковий регламент змагання.

Для визначення придатності траси ралі запроваджуються обов'язкові попередні, головні і заключні інспекції ходу підготовки Організаторами їх етапів з боку ФАУ.

Інспекцію будуть проводити відряджені ФАУ представники.

Попередня і заключні інспекції (а при необхідності – і головна інспекція) проводяться з виїздом на місце проведення змагання представників ФАУ.

Організатор етапу повинен забезпечити для проведення інспекції автомобіль, обладнаний приладом для виміру дистанції.

У разі відповідності траси ралі вимогам Кубку поточного року на основі проведеної в цьому році інспекції, попередня інспекція траси може не проводитись.

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

16.3. Головна інспекція

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

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

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

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

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

16.4. Заключна інспекція

При необхідності перевірки усунення суттєвих зауважень головної інспекції може бути проведена заключна інспекція траси представниками ФАУ в терміни погоджені між організатором і ФАУ, але не пізніше 14 днів до старту.

При проведенні заключної інспекції, Організатором етапу повинна бути надана підготовлена для проведення змагань доопрацьована документація, маршрут ралі, а також легенда і План безпеки ралі.

16.5. Рапорт Інспектора ФАУ

16.5.1. У своєму рапорті Інспектора можуть:

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

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

16.6. Дотримання офіційного маршруту та спортивної програми.

16.6.1. Крім випадків, визнаних Колегією Спортивних Комісарів як форс-мажорні, Директор ралі повинен контролювати повне дотримання затвердженого та інспектованого маршруту.

17. ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗМАГАННЯ

17.1 Загальні вимоги

Всі траси повинні бути інспектовані ФАУ. Допускаються, в порядку визначеному Додатковим регламентом, застосування секретних трас.

17.2 Тривалість Дня

17.2.1 Максимальна тривалість Дня не повинна перевищувати 12 годин водіння для будь-якого Екіпажа.

До цього часу може бути додано щонайбільше 3 години для регрупування.

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

Для дня тривалістю 6 годин та більше час зупинки має бути щонайменше 6 годин.

17.3 Обмеження швидкості

17.3.1. Середня швидкість на дорожніх секторах залишається на розсуд організатора, але при цьому завжди мають виконуватись ПДР України.

Ця швидкість повинна бути відображена в дорожній книзі.

17.3.2. Максимальна середня швидкість на ділянках додаткових змагань не повинна перевищувати швидкості, встановленої Правилами дорожнього руху України.

У випадку перевищення середньої швидкості (90 км/год) траса Додаткового змагання не повинна у подальшому використовуватись для змагання.

17.4 Конфігурація змагання

Загальна дистанція ралі не повинна перевищувати загальну довжину Додаткових змагань більше ніж в 10 разів

17.5.Дорожнє покриття

Допускається проведення ралі без обмеження типу покриття.

17.6. Додаткові змагання (ДЗ)

З метою забезпечення безпеки учасників змагання спеціальні ділянки - швидкісні змагання використовуються на шляхах, спеціально закритих для загального користування.

Загальна довжина додаткових змагань повинна дорівнювати щонайменше 5 км.

Повторення траси того самого ДЗ допускається - в одному напрямку - не більше 2-х разів (для ДЗ із асфальтовим покриттям - не більше 3-х разів).

Залежно від стану покриття можливі відхилення від цього вимоги з дозволу Оргкомітету Кубку.

17.7. Ретардери на Додаткових змаганнях

17.7.1. На маршрух ДЗ можливо застосування ретардерів тільки при виконанні організатором наступних зобов'язань:

- Ретардер повинен вільно проглядатися з автомобіля; за 70-100м.
- Ретардер повинен бути відмічений в легенді із роз'ясненням в Додатковому Регламенті або в Бюлетені щодо матеріалу, який застосовано для використання;
- На місці встановлення ретардера, при проведенні ДЗ, повинен знаходитись комісар, який має радіозв'язок з Директором змагання.

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

17.8. Програма ралі

17.8.1. Кожне змагання, яке включено до заліку Кубку, має бути організовано таким чином, щоб від початку адміністративної перевірки та технічної інспекції до нагородження переможців проходило не більш ніж 2 дні.

17.8.2. Етапи Кубку може проводитись за наступним графіком:

Субота

09.00 – 17.30 Адміністративна перевірка та технічна інспекція;

Неділя

08.00 Старт ралі

14.00 Фініш ралі

16.00 Публікація офіційних попередніх результатів

17.00 Урочиста церемонія фінішу за попередніми результатами.

20.00 Затвердження результатів, проведення необхідних технічних перевірок.
Остаточне нагородження учасників.

Цей розклад є орієнтовним та надається виключно для прикладу.

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

17.9. Прес-конференції

Організатору рекомендується проведення, щонайменше, двох офіційних прес-конференцій (передстартової і заключної).

17.10. Передстартова прес-конференція

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

17.11. Заключна прес-конференція

В заключній прес-конференції повинні брати участь призери ралі в абсолютному заліку (бажано переможці у всіх класах).

ДОКУМЕНТАЦІЯ, ІНФОРМАЦІЯ ТА РОЗКЛАДИ

18. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

18.1. Документація етапу Кубку

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

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

18.2. Стандартні документи ФАУ

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

18.3. Інформаційний сайт етапу Кубку

18.3.1. На інформаційному сайті ралі можуть бути опубліковані:

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

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

18.4. Мова

Документи змагання, особливо Додатковий Регламент та Бюлетені, повинні бути друковані українською мовою.

18.5. Емблема Кубку

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

19. ДОДАТКОВИЙ РЕГЛАМЕНТ

19.1. Загальні вимоги

19.1.1. Кожен етап Кубку проводиться згідно Додаткового Регламенту.

Проект Додаткового Регламенту повинен обов'язково включати в себе розклад руху першого автомобіля, список Офіційних Осіб змагання, карту ралі, програму проведення ралі

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

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

Додатковий Регламент повинен відповідати Стандартному Регламенту змагання, включеного у залік Кубку в якості його етапу, затвердженому ФАУ та узгоджується з Оргкомітетом Кубку.

19.2. Розклад

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

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

19.2.3. Додатковий Регламент, карта траси ралі і розклад руху першого автомобіля повинні бути опубліковані щонайпізніше за 14 діб до дати старту ралі.

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

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

19.3. Доповнення до Додаткового Регламенту – Бюлетені

19.3.1. Бюлетені можуть бути випущені:

- Організаторами до початку Технічної Інспекції. Вони мають бути представлені для схвалення в ФАУ, крім змін маршруту.

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

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

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

20. ДОРОЖНЯ КНИГА (ЛЕГЕНДА)

20.1. Обов'язковий маршрут

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

20.2. Відхилення від маршруту на ДЗ

20.2.1. Під час Додаткового змагання екіпаж вважається таким, який відхилився від маршруту, якщо автомобіль повністю знаходиться за межами траси.

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

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

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

20.3. Готовність

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

21. ЛЕГЕНДА СЕРВІСУ

На етапах Кубку випуск легенди для автомобілів сервісу непередбачається.

22. ПЛАН БЕЗПЕКИ

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

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

23. КАРТИ ЧАСУ

23.1. Компоновка

23.1.1. Ця карта має надавати одну сторінку на дорожній сектор та одну сторінку на ДЗ.

Окремий комплект контрольних карт має бути випущений, як мінімум, для кожної секції кожного Дня ралі.

Повинні бути передбачені місця для штампів або підписів на контролях проходження, якщо такі є.

23.1.2. Рекомендоване застосування Контрольних карт (корнетів), які відповідають формі, наведеній у Додатку II.

Листи контрольних карт можуть бути самокопіюючими, з метою, аби їх копії залишалися екіпажу після здачі або заміни контрольної карти.

23.2. Записи в Kartі часу

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

23.3. Відсутність окремих записів

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

23.4. Норма часу

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

23.5. Відображення часу

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

23.6. Відповідальність

Кожен екіпаж:

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

• В разі непогодження з часом, який було записано комісарами на будь-якому посту, член екіпажу зобов'язаний висловити своє непогодження в протоколі посту та звернутися із заявою на ім'я Директора ралі до кінця поточної секції. В іншому разі екіпаж втрачає право на протест з приводу цього, невірно зафіксованого часу.

23.7. Невідповідність

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

24. КНИГА РЕЗУЛЬТАТІВ

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

ІДЕНТИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛІВ

25. РОЗПОДІЛ НОМЕРІВ

Присвоєння ідентифікаційних (стартових) номерів здійснюється на розсуд Оргкомітету Кубку.

26. НОМЕРИ ЗМАГАНЬ

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

26.1. Варіанти розміщення

26.1.1. Дверні панно

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

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

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

26.1.2. Заднє вікно

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

26.1.3. Бокові вікна

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

26.1.4. Переднє панно

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

26.2. Розташування номерів та реклами

Рекомендації щодо розташування номерів та реклами вказані в Додатку VIII

27. ПРИЗВИЩА ВОДІЯ ТА ШТУРМАНА

27.1. Задні бокові вікна

27.1.1. Прізвища і національні прапори членів Екіпажу повинні бути нанесені з обох боків на задніх бокових вікнах автомобіля.

Розміри літер прізвищ для першого і другого водіїв повинні бути однаковими, висота літер і національних прапорів – щонайменше 4 см і щонайбільше 10 см.

Дозволено прізвище штурмана наносити шрифтом розміром 50 мм.

Написи білого кольору на прозорій основі.

Шрифт Helvetica: верхній регістр для першого символу Прізвища (Імені) і решта в рядкових літерах.

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

27.1.3. Національний прапор наноситься для кожного члена екіпажу поруч з прізвищем. Національність прапору визначається за державою, на території якої видано ліцензію.

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

27.2. Передні крила

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

РЕКЛАМА

28. РЕКЛАМА

Організатор зобов'язаний забезпечити кожен екіпаж комплектом офіційних наклейок етапу і включити в Додатковий Регламент змагання схему їх розташування.

Протягом усього ралі офіційні наклейки повинні бути розташовані на автомобілі, при цьому вони повинні бути повністю відкриті.

За порушення цієї вимоги Учасник пеналізується грошовим штрафом, розмір якого повинен бути вказаний в Додатковому Регламенті змагання.

28.1. Обмеження на рекламу

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

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

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

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

28.2. Обов'язкова реклама організатора

Рекламні місця на номерах змагання, які розташовані на дверних панно, призначені для реклами організаторів.

Ця реклама є обов'язковою і не може бути відхилена учасниками.

На панно номерів змагання та на даху автомобіля реклама повинна займати місце тієї ж ширини (50 см) та 14 см заввишки (або 2 x 7 см заввишки), розташоване вище та/або нижче за номери.

Текст цієї реклами повинен бути чітко вказаний в Додатковому регламенті або, до дати закриття прийому заявок, в офіційному бюлетені.

28.3. Необов'язкова (додаткова) реклама організатора

28.3.1. Будь-яка інша реклама, запропонована організатором, може бути тільки додатковою. Відмова від цієї реклами не може призвести до збільшення внеску, встановленого п.9.2., більш ніж вдвічі відносно тієї суми, яку встановлено з додатковою рекламою.

28.3.2. За відмову від додаткової реклами, яка стосується марки автомобіля, шин, палива або мастил, на учасника не може бути збільшено внесок за участь.

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

ДОРОЖНІЙ РУХ

29. ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ РУХУ

29.1. Загальні правила

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

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

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

29.1.4. Екіпажі повинні завжди рухатись трасою ДЗ в напрямку, вказаному в Легенді, під загрозою виключення, оголошеного Директором ралі.

Ця вимога стосується також ділянки траси від фінішу ДЗ до кінця зони відмітки на ДЗ.

29.1.5. Під час руху дорожньою секцією, забороняється використовувати для приведення в рух автомобіля, що змагається, сторонню допомогу, буксирування або транспортування.

За кожне порушення накладається пеналізація до виключення.

29.2. Перевищення швидкості під час ралі

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

- перше порушення - 300грн,
- друге порушення - часовий штраф 5 хвилин.
- третє порушення – виключення, яке застосовують тільки Спортивні Комісари.

29.3. Правила дорожнього руху

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

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

29.3.3. Якщо співробітник ДАІ вирішить не зупиняти водія, що порушив правила, він може вимагати застосування до нього пеналізації, встановленої Додатковим Регламентом ралі наступним чином:

- Повідомлення про порушення повинно бути зроблене через офіційні канали в письмовій формі до реєстрації тимчасової заключної класифікації.
- Викладені факти повинні бути достатніми для ідентифікації водія, що порушив, за будь-яких сумнівів. Місце та час порушення повинні бути уточнені.
- Факти не допускають розбіжних інтерпретацій.

30. ОЗНАЙОМЛЕННЯ

Ознайомлення з трасою змагань до старту заборонено під загрозою виключення. (місця проведення ДЗ також є трасою змагань).

КОНТРОЛІ

31. КОНТРОЛІ – ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

31.1. Позначення контролів

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

31.2. Захисні бар'єри

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

31.3. Зони контролю

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

31.4. Час зупинки в Зонах контролю

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

31.5. Готовність до роботи

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

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

31.6. Дотримання послідовності Контролів та напрямку руху

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

31.6.2. Заборонено повторно в'їжджати в зону контролю.

31.7. Команди (інструкції) суддів змагання (маршалів)

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

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

31.8. Зони ЗМІ

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

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

32. КОНТРОЛІ ПРОХОДЖЕННЯ

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

33. КОНТРОЛЬ ЧАСУ

33.1. Дії

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

33.2 Процедура реєстрації

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

33.3. Контроль Часу, який суміщено зі стартом ДЗ

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

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

33.3.2. негайно після отримання відмітки на посту контролю часу автомобіль, що змагається, повинен проїхати на пост Старту ДЗ. Відповідальний комісар цього посту запише в Контрольну карту час, запланований для старту на ДЗ, який зазвичай співпадає з попереднім часом старту на ДЗ (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 цьому Регламенті (див. Статтю 37.2.).

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

34. ВИКЛЮЧЕННЯ ЧЕРЕЗ ЗАПІЗНЕННЯ

34.1. Максимально дозволене запізнення

Будь-яке запізнення більш ніж на 15 хвилин до ідеального часу, між двома постами контролю часу, або запізнення, яке перевищує 30 хвилин, в кінці кожної секції та/або Дня ралі, або сумарне запізнення по всьому ралі, яке перевищує 60 хвилин, призведе до виключення екіпажу з ралі Директором гонки. При підрахунку часу для такого виключення береться до уваги тільки фактичний час запізнення, а не час пеналізації (10 секунд за 1 хвилину). Втім екіпажі можуть прийняти Рестарт за системою Супер-Ралі згідно умов Статті 48. При обчисленні часу виключення застосовується фактичний час, а не час штрафу (10 секунд за 1 хвилину).

34.2. Передчасне прибуття

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

34.3. Повідомлення про виключення

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

35. КОНТРОЛІ ПЕРЕГРУПУВАНЬ

35.1 Процедура входу до парку Регрупуінгу

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

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

35.2. Процедура виходу з парку Ренормінгу

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

ДОДАТКОВІ ЗМАГАННЯ (ДЗ)

36. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

Для етапів Кубка виконання всіх правил безпеки, рекомендованих ФАУ, є обов'язковим.

Маршрут ралі може включати одне або декілька додаткових змагань, тобто змагань, що організуються на дорогах, закритих для загального руху, сума результатів яких, як правило, є основою для визначення загальної класифікації ралі.

36.1. Змагання з швидкісного маневрування, слалому та режимні ділянки повинні проводитися на шляхах та майданчиках, спеціально закритих для загального користування з дотриманням швидкісних режимів руху, які як правило, не повинні перевищувати вимоги ПДР.

36.2. Порядок проходження змагань з швидкісного маневрування та слалому вказується у додаткових схемах. Відмінність цих видів змагань полягає у загальній відстані цих додаткових змагань. Так для швидкісного маневрування вона не повинна бути меншою за 150 метрів, а для слалому – більшою за 150 метрів. Організатор встановлює максимальний часовий норматив проходження таких змагань кожним екіпажем.

36.3. Метою змагань з регулярності руху є проходження змагальної ділянки з заданою швидкістю та невідомим фінішем. Точність вимірювань до 1 секунди.

36.4. Метою змагань на режимних ділянках є проходження змагальної ділянки з відомою довжиною в зазначений час (норма часу). Точність вимірювань до 1 секунди.

36.5. Під час проходження додаткових змагань, знаходячись в автомобілі, всі члени екіпажу повинні бути у захисних шоломах та пристебнутими ременями безпеки, під загрозою **виключення**.

36.6. Якщо траса додаткових змагань типу швидкісне маневрування або слалом позначена маркерами у вигляді конусів та стрічок, то дотик до маркера пеналізується додаванням до часу екіпажа 5 секунд за кожен дотик.

Екіпаж, який порушив порядок проходження ділянки ДЗ знімається з дистанції ДЗ.

36.7. Час, витрачений екіпажами у кожній ділянці ДЗ, виражений у годинах, хвилинах, секундах та десятих долях секунди, буде додаватися до інших штрафів (шляхових, технічних і т.і.), виражених у часі.

36.8. На ділянках ДЗ де проводиться змагання з регулярності руху заліковим часом є різниця між заданим часом та фактичним часом, який показав екіпаж.

Заборонена зупинка та ненормально повільний рух (менше 5км/год.) в зоні прямої видимості фінішу ділянки регулярності руху.

Нарахування штрафного часу відбувається відповідно до Додаткового регламенту.

36.9. На режимних ділянках ДЗ заліковим часом є час відставання екіпажу від заданого часу.

36.10. Якщо екіпаж знято з дистанції ДЗ згідно пункту 36.6., то його заліковим часом на ділянці ДЗ є час кращого екіпажу в класі, до якого належить екіпаж, на цій ділянці, помножений на коефіцієнт 1,5.

37. ПОЧАТОК ДОДАТКОВОГО ЗМАГАННЯ

37.1. Пост Старту ДЗ

ДЗ починаються стартом з місця, з автомобілем, що знаходиться на лінії старту.

37.2. Процедура старту

37.2.1. На етапах Кубка обов'язкове застосування електронної процедури старту.

Вона має бути ясно видимою екіпажу, що знаходиться на лінії старту та може бути представлена як електронна система старту зі зворотнім відліком часу, яка повинна бути синхронізована з системою стартових сигналів і повинна мати електричний зв'язок з приладом, розташованим на стартовій лінії і фіксує факт перетину автомобілем стартової лінії до стартового сигналу (фальстарту).

В будь-якому разі система повинна бути описана в Додатковому Регламенті змагання.

В разі виходу з ладу електронного приладу фіксації фальстарту повинен вестись окремий протокол фальстарту, в якому ручним хронометром ведеться хронометраж фактичного початку руху автомобіля.

Комісар-хронометрист повинен знаходитись спиною до сигналів старту (електронним або ручним) на рівні заднього крила автомобіля, що стартує.

37.3. Ручна процедура старту

В разі необхідності використання ручної процедури комісар запише час, передбачений для старту цього автомобіля, в контрольну карту Додаткового змагання (години та хвилини).

Він віддасть цей документ назад екіпажу та голосно почне зворотній відлік: 30" - 15" - 10" та останні п'ять секунд одна за одною.

По закінченні останніх п'яти секунд буде поданий сигнал старту. Бажано дублювати останні п'ять секунд сигналами пальців руки.

37.4. Відкладений старт через помилку екіпажу

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

37.4.2. Про будь-який екіпаж, який відмовляється стартувати на ДЗ вчасно та згідно з чергою, встановленою для цього екіпажу, буде повідомлено Спортивним Комісарам незалежно від того, відбулося ДЗ чи ні.

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

37.5. Затримка ДЗ

Якщо проведення ДЗ було затримано більш ніж на 20 хвилин, щонайменше один «автомобіль безпеки», обладнаний системою сповіщення глядачів, повинен пройти трасою ДЗ перед проїздом наступних автомобілів, що змагаються, з метою проінформувати публіку про те, що ДЗ збираються поновити.

В якості альтернативи (в іншому випадку) ДЗ повинна бути відмінена та переведена в дорожній режим.

37.6. Помилковий старт (фальстарт)

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

1-е порушення: 10 секунд;

2-е порушення: 1 хвилину;

3-е порушення: 3 хвилини;

наступні порушення: на розсуд Спортивних Комісарів.

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

37.7. Стартовий інтервал

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

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

38. ФІНІШ ДОДАТКОВОГО ЗМАГАННЯ

38.1. Фінішна лінія

ДЗ закінчуються фінішем з ходу, крім ДЗ типу швидкісне маневрування або слалом, яке здійснюється базою автомобіля.

Зупинку між жовтим попереджувальним знаком та знаком «СТОП» заборонено.

Про будь-яке порушення буде повідомлено Спортивним Комісарам.

Хронометраж здійснюється на фінішній лінії з використанням фотофінішу з друкуючим приладом та буде дубльований хронометрами, що не мають друкуючого приладу точність вимірювання до 0,1 секунди.

Хронометраж зупиняється при перетинанні лінії фінішу переднім бампером автомобіля.

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 цього ДЗ за протоколами резервного (дублюючого) хронометражу.

На фініші ДЗ хронометристи повинні розташовуватись на рівні лінії хронометражу, яку відмічено знаком с картатим прапором на червоному тлі.

39. ПОСТ «СТОП»

Екіпаж повинен зупинитися на пункті Стоп, який позначено знаком «СТОП», для запису в контрольну карту ДЗ свого часу фінішу (години, хвилини, секунди та десяті долі секунди).

Знак «STOP» на червоному тлі встановлюється приблизно на 50-100 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 ДЗ 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 ДЗ.

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

40. ПЕРЕРИВАННЯ ДЗ

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

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

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

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

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

41. БЕЗПЕКА УЧАСНИКІВ РАЛІ

41.1. Екіпіровка екіпажів

Під час проходження ДЗ, знаходячись в автомобілі, екіпаж повинен носити визнані (омологовані) захисні шоломи та бути пристебнутим ременями.

41.2. Знаки SOS / ОК

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

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

41.2.3. Будь-які екіпажі, яким показано червоний знак «SOS», або які бачать автомобіль, що потерпів аварію, а обидва члени екіпажу помічені в автомобілі, але не показують червоний знак «SOS», повинні негайно зупинитися, щоб надати допомогу.

Всі наступні автомобілі повинні також зупинитися.

Другий автомобіль повинен продовжити рух до наступного радіо-посту для передачі повідомлення про аварію.

Наступні автомобілі повинні надати вільний проїзд рятувальним автомобілям.

Про будь-який екіпаж, що порушив це правило, але мав можливість його виконати, буде повідомлено Спортивним Комісарам.

41.2.4. В разі аварії без постраждалих, які потребують негайної медичної допомоги, зелений знак «ОК» має бути ясно показаний всім наступним автомобілям.

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

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

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

41.3. Повідомлення про нещасний випадок

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

41.4. Червоний трикутник

41.4.1. Кожен автомобіль, що змагається, повинен мати на борту червоний світловідбиваючий трикутник, який, в разі зупинки автомобіля на ДЗ, має бути поставлений членом екіпажу в добре помітному місці не менш ніж в 50 м позаду автомобіля, з метою попередження наступних автомобілів.

Будь-який екіпаж, який порушить це правило, буде підлягати пеналізації на розсуд Спортивних Комісарів.

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

42. СУПЕР ДЗ

42.1. Характеристики СДЗ

42.1.1. Якщо одночасно стартують більше 1 автомобіля, дороги в місці старту повинні бути суміжними одна з одною.

Стартова процедура має бути однаковою для кожного автомобіля.

Дозволяється розташування стартових ліній для автомобілів з уступом (зі зміщенням), щоб зрівняти довжину ДЗ для кожного автомобіля.

42.1.2. Проведення в заліку ралі Супер ДЗ для глядачів є рекомендованим.

42.2. Проведення СДЗ

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

42.3. План безпеки

Окремий План Безпеки має бути наданий ФАУ для схвалення.

Зони для ЗМІ повинні бути ясно ідентифіковані.

42.4. Порядок старту

Порядок старту на СДЗ та часові інтервали – повністю на розсуд Організатора.

Втім Організатор повинен деталізувати процедуру в Додатковому Регламенті ралі або в Бюлетені.

ЗАКРИТИЙ ПАРК

43. ПРАВИЛА ЗАКРИТОГО ПАРКУ

43.1. Застосування

Автомобілі підкорюються правилам Закритого Парку:

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

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

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

43.2. Персонал, що має доступ в ЗП

43.2.1. Як тільки автомобіль встановлено в ЗП, двигун має бути зупинений, а екіпаж повинен залишити Закритий Парк.

Ніхто, крім офіційних осіб, які виконують службові обов'язки, не допускається в Закритий Парк.

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

43.3. Штовхання автомобіля в ЗП

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

43.4. Автомобільні чохли (покриття)

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

44. РЕМОНТ В ЗАКРИТОМУ ПАРКУ

44.1. Інструкції щодо ремонту

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

44.1.2. Час, який витрачено на ремонт, має бути розглянутий, як стільки ж хвилин запізнення, щоб запобігти спробі екіпажу надолужити час, втрачений на ремонт.

Пеналізація за це буде дорівнювати 1 хвилині за хвилину або частку хвилини.

Якщо в результаті ремонту екіпаж запізниться до часу старту, який було призначено спочатку, він отримує новий час старту.

44.2. Заміна скла

44.2.1. Як виняток, під наглядом відповідних комісарів або технічних контролерів, екіпаж може замінити лобове або заднє скло з можливістю допомоги 3 членів команди.

Ці роботи повинні бути закінчено до часу старту, в іншому разі буде накладено пеналізацію відповідно до Статті 44.1.2.

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

СТАРТ ТА РЕ-СТАРТ

45. УРОЧИСТИЙ СТАРТ

Церемонія відкриття має бути організована таким чином, щоб покращити сприяння та підвищити інтерес до спортивного змагання прихильників автоспорту, місцевих жителів та представників ЗМІ.

Стартовий інтервал та порядок церемоніального старту – на розсуд організатора.

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

46. ЗОНА СТАРТУ

46.1. Старт ралі

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

В цьому разі в Додатковому Регламенті має бути визначена пеналізація (виключно грошова) за запізнення на передстартову площадку.

Присутність членів екіпажу при постановці автомобіля в передстартову зону не є обов'язковою.

46.2. Старт Дня

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

47. СТАРТОВИЙ ПОРЯДОК ТА ІНТЕРВАЛИ

47.1. Порядок надання стартових номерів на етапі Кубку

Присвоєння ідентифікаційних (стартових) номерів здійснюється на розсуд Оргкомітету Кубку.

47.2. Публікація списків заявлених екіпажів зі стартовими номерами

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

47.3. Перерозподіл водіїв

Спортивні Комісари етапів Кубку для забезпечення безпеки мають можливість в окремих випадках міняти порядок старту – як на старті ралі, так і після проведення регрупінгу, відповідно до Статті 141 НСК ФАУ.

47.4. Вимоги для зміни порядку старту

Порядок старту має залишатися незмінним до того, як буде пройдено щонайменше 5% загальної дистанції ДЗ.

47.5. Порядок старту на 1 День

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

47.6. Стартовий порядок на наступні Дні

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

47.7. Стартові інтервали в 1 та наступні Дні

Всі автомобілі стартуватимуть з інтервалом щонайменше 1 хвилина.

48. РЕ-СТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ

Ре-старт після сходу не допускається

49. РЕМОНТ ДО РЕ-СТАРТУ

Ре-старт після сходу не допускається

СЕРВІС

50. СЕРВІС – ЗАГАЛЬНІ УМОВИ

50.1. Загальні вимоги

50.1.1. Протягом всього ралі допускається тільки один Парк Сервісу,

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

50.2. 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.

50.3. Обмеження по персоналу команди та сервісному персоналу

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

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

51. ПАРК СЕРВІСУ

51.1. Розклад Парку Сервісу

Часи знаходження кожного автомобіля в Парк Сервісу мають бути наступними:

51.1.1. 15 хвилин до 1-ої ДЗ кожного Дня:

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

51.1.2. 30 хвилин між двома групами ДЗ.

51.1.3. 45 хвилин наприкінці першого дня.

51.1.4. 10 хвилин перед процедурою Фінішу на розсуд Організатора.

51.2. Ідентифікація Парку Сервісу

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

51.3. Швидкість в Парку Сервісу

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

51.4. Заходи безпеки в Парку сервісу.

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

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

52. ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ, ДОПУЩЕНІ В ПАРК СЕРВІСУ

52.1. Кількість автомобілів сервісу

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

Ці машини мають бути ясно ідентифіковані за допомогою емблем «Сервіс», які будуть видані Організатором та закріплені в певних місцях.

52.2. Допоміжні автомобілі (Auxiliary)

Інші транспортні засоби команди повинні бути ідентифіковані за допомогою панно «Допоміжні», які будуть видані Організатором.

Там, де дозволяє місце, допоміжні автомобілі можуть паркуватися поруч зі своїми машинами сервісу.

Там, де місця недостатньо, Організатор повинен забезпечити місця стоянки, закріплені для допоміжних автомобілів в безпосередній близькості від Парку Сервісу.

53. ЗЛИВ ПАЛЬНОГО З БАКА ТА ЗАПРАВКА В ПАРКУ СЕРВІСУ

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

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

54. ГНУЧКИЙ (КОВЗАЮЧИЙ) СЕРВІС - 45'

Гнучкий (ковзаючий) сервіс 45' не застосовується

55. ВІДДАЛЕНІ ЗОНИ СЕРВІСУ (RSZ)

Створення Віддалених Зон Сервісу не допускається

ПАЛЬНЕ – ДОЗАПРАВКА

56. ЗОНИ ДОЗАПРАВКИ ТА ПРОЦЕДУРА

56.1. Загальні вимоги

56.1.1. Учасники можуть заправлятися тільки в заправних зонах, крім заміни паливного бака або насоса, як регламентовано в Статті 53. Ці зони можуть бути розташовані:

- На виході з Парку Сервісу;
- На комерційних заправних станціях по маршруту ралі.

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

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

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

56.2. Процедура заправки паливом

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

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

56.2.3. Механікам рекомендовано бути одягненими у вогнезахисний одяг.

56.2.4. Відповідальність за заправку покладено тільки на учасника.

56.2.5. Під час заправки двигуни повинні бути вимкнені.

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

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

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

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

57. ПАЛЬНЕ, ЩО ВИКОРИСТОВУЄТЬСЯ

Повинні використовуватись лише товарні сорти пального.

АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ, РЕЄСТРАЦІЯ

58. РЕЄСТРАЦІЯ

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

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

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

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

59. АДМІНІСТРАТИВНІ ПЕРЕВІРКИ

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

- перевірку заявочних форм,
- перевірку ліцензій Учасників та Водіїв;
- перевірку документів, які надають право на керування транспортними засобами Водіями;
- перевірку реєстраційних документів на автомобіль;
- перевірку наявності медичного допуску до змагань з автомобільного спорту;
- перевірку наявності у Водіїв полісів страхування від травм та нещасних випадків.
- для іноземних учасників – дозволу національної федерації;
- надання нещодавніх фотокарток для Ідентифікаційної Карти.

59.2. Присутність одного з членів екіпажу на адміністративних перевірках є обов'язковою.

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

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

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

ТЕХНІЧНА ІНСПЕКЦІЯ

60. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

60.1. Присутність одного з членів екіпажу на Технічних Інспекціях є обов'язковою.

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

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

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

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

61. ДО СТАРТУ

61.1. Ідентифікація

Техкомісар може вимагати ідентифікувати автомобіль.

61.2. 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 відмовитись від старту.

61.3. Представлення автомобілів

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

61.3.2. Учасники ралі повинні пред'явити на Технічній Інспекції шоломи, призначені для користування під час ралі.

61.4. Розклад

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

62. ПРОТЯГОМ РАЛІ

62.1. Додаткові перевірки

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

62.2. Відповідальність екіпажів

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

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

63. ФІНАЛЬНІ ПЕРЕВІРКИ

63.1. Фінальний ЗП

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

63.2. Вибір автомобілів

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

63.3. Компоненти, які підлягають перевірці

На фінальній Технічній Інспекції здійснюються перевірки на основі рішення Спортивних Комісарів.

63.4. Час, відведений для фінальної ТІ

Згідно з Додатковим Регламентом часовий інтервал від моменту прибуття автомобілів на фінальну ТІ та моментом реєстрації Попередньої Фінальної Класифікації не повинен бути менше 30 хвилин.

ШИНИ ТА КОЛЕСА

64. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

64.1. Відповідність

Всі шини повинні відповідати вимогам цього Регламенту.

64.2. Зони заміни шин

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

64.3. Шиповані шини

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

64.4. Запасні колеса

Всі автомобілі можуть мати максимум 2 запасних колеса.

64.5. Диски

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

МЕХАНІЧНІ КОМПОНЕНТИ

65. ДВИГУНИ

65.1. Заміна двигуна

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

65.2. Пломбування двигунів

65.2.1. Пломбування двигунів під час змагань Кубку не передбачено.

65.3. Пломбування турбокомпресорів

65.3.1. Пломбування турбокомпресорів під час змагань Кубку не передбачено. та компресор повинні надалі називатися «компресор».

66. ТРАНСМІСІЯ

66.1 Пломбування трансмісії

66.1.1. Пломбування елементів трансмісії під час змагань Кубку не передбачено.

ТЕСТ

67. ТЕСТ

Тестування автомобілів на змаганнях Кубку не передбачається.

ПРЕС-ЦЕНТР

68. ПРЕС-ЦЕНТР ЕТАПУ КУБКУ

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

- надання необхідної документації, додаткового регламенту;
- надання списку заявлених екіпажів з вказаним часом старту першого автомобіля;
- надання схем ДЗ, схеми розташування об'єктів ралі та місць для роботи представників ЗМІ;
- надання графіку роботи гелікоптерів або іншого транспорту для роботи ЗМІ;
- перелік осіб, присутніх на конференціях, прес-релізи;

- контактні телефони прес-аташе змагання;
 - спеціальний одяг, що відрізняється (під грошову заставу), та бейджі;
 - можливість участі в офіційних прес-конференціях;
 - можливість доступу на трасу і в Парк Сервісу;
 - можливість доступу на офіційний старт, фініш, церемонію нагородження;
 - достатнє освітлення та місце для зйомок на всіх заходах змагання;
 - оперативне інформування про хід змагання;
 - надання поточних, попередніх неофіційних результатів;
 - надання копій офіційних документів ралі;
 - надання книги результатів ралі;
 - надання інформації про джерела та спосіб отримання інформації;
 - проведення інструктажу з техніки безпеки під час автомобільного змагання.
-

РЕЗУЛЬТАТИ ТА АДМІСТРАТИВНІ ВИМОГИ ПІСЛЯ ЗМАГАННЯ

69. РЕЗУЛЬТАТИ РАЛІ

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

69.1. Підведення результатів

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

69.2. Публікація результатів

Протягом ралі повинні послідовно публікуватися відповідні класифікації:

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

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

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

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

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

69.3. Рівність на етапі Кубка

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

69.4 Справедливе и неупереджене висвітлення

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

70. СПІРНІ ПИТАННЯ, ПРОТЕСТИ ТА АПЕЛЯЦІЇ

70.1. Процедура прийняття рішень в спірних питаннях

70.1.1. Будь-яке порушення Учасниками та Екіпажами цього Регламенту та/або іншої регламентації ФАУ карається пеналізацією.

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

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

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

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

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

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

70.2. Подача протесту або апеляції

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

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

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

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

70.3.

Внесок при поданні протесту

Розмір внеску учасника при поданні протесту - 500 грн.

70.4. Депозит

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

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

- 1500 грн за перевірку однієї з частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система тощо), яка потребує розбирання агрегату.

70.5. Витрати

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

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

70.6. Апеляція

Внесок при поданні апеляції у ФАУ – 1000 грн.

71. ПРОТОКОЛИ – ЗАКЛЮЧНА ДОПОВІДЬ

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

72. ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ РАЛІ

72.1. Церемонія подіуму

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

72.1.2. Обов'язковими атрибутами нагородження переможців та призерів змагання, включеного у залік Кубка України, є наявність у місці проведення нагородження Державного прапора України, прапора ФАУ. На місці проведення нагородження (подіум, арка тощо) повинно бути розміщено зареєстровану емблему ФАУ розміром не менше 50X50 см. і текст «АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ КУБОК УКРАЇНИ З РАЛІ НА СЕРІЙНИХ АВТОМОБІЛЯХ» (висота літер жодного іншого напису у місці нагородження не може бути більше літер вказаного тексту), порядковий номер етапу, місце проведення, дата.

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

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

72.2 Вручення призів

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

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

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

72.2.4. Розподіл призового фонду, а також інші положення, які не увійшли у цей Регламент, встановлюються Додатковим Регламентом та Програмою змагання на підставі Стандартного Регламенту змагання, включеного у залік Кубка та у відповідності до МСК ФІА, НСК ФАУ та іншими регламентуючими документами ФІА та ФАУ.

73. ЩОРІЧНЕ ВРУЧЕННЯ ПРИЗІВ ФАУ

73.1. Вимоги до присутності

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

73.2. Відсутність

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

**Додатки
до Загального регламенту
Кубку України з ралі на серійних автомобілях
2010 року**

ДОДАТОК І

**RALLY CONTROL SIGNS ПОЗНАЧЕННЯ КОНТРОЛІВ РАЛІ
ОБОЗНАЧЕНИЕ КОНТРОЛЕЙ РАЛЛИ SIGNALISATION DES CONTRÔLES**
(Diameter of signs : about 70 cm) (Діаметр знаків: Приблизно 70 см)
(Диаметр знаків: приблизительно 70 см) (Diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)

Direction Напрямок руху Направление движения Sens du parcours	Control type Вид контролю Вид контроля Nature du contrôle	CONTROL ZONE ЗОНА КОНТРОЛЮ / ЗОНА КОНТРОЛЯ / ZONE DE CONTRÔLE			Direction Напрямок руху Направление движения Sens du parcours
		YELLOW SIGNS Beginning of Control Zone ЖОВТИЙ ЗНАК Початок зони контролю ЖЕЛТЫЙ ЗНАК Начало зоны контроля Panneaux Jaunes Début de Zone de Contrôle	RED SIGNS Compulsory Stop ЧЕРВОНИЙ ЗНАК Зупинка обов'язкова КРАСНЫЙ ЗНАК Остановка обязательна Panneaux Rouges Arrêt obligatoire	BEIGE SIGNS End of Control Zone БЕЖЕВИЙ ЗНАК Кінець зони контролю БЕЖЕВИЙ ЗНАК Конец зоны контроля Panneaux Beiges Fin de Zone de Contrôle	
→	PASSAGE CONTROL КОНТРОЛЬ ПРОХОДЖЕННЯ КОНТРОЛЬ ПРОХОДЖЕННЯ CONTRÔLE DE PASSAGE	 25m.	 25m.		→
→	TIME CONTROL КОНТРОЛЬ ЧАСУ КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ CONTRÔLE HORAIRE	 25m.	 25m.		→
→	TIME CONTROL AND SS START КОНТРОЛЬ ЧАСУ І СТАРТ СД КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ І СТАРТ СУ CONTRÔLE HORAIRE ET DEPART D'ES	 25m.	 50m.	 25m.	→
→	END OF SS ФІНІШ СД ФИНИШ СУ FIN D'ES	 100m.	 100-300m.	 25m.	→
FLYING FINISH NON-STOP / ФІНІШ З ХОДУ БЕЗ ЗУПИНКИ ФИНИШ С ХОДА БЕЗ ОСТАНОВКИ / LIGNE D'ARRIVEE VEHICULE LANCE					

**OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS / ДОДАТКОВІ ЗНАКИ ФІА
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ФИА / AUTRES SIGNALISATIONS STANDARD FIA**

(Diameter of signs: 55 cm minimum / Диаметр знаків: 55 см. мінімум
Диаметр знаків: 55см. минимум / Diamètre des panneaux: 55 cm minimum)

RADIO POINT РАДІО ПОСТ РАДИО ПОСТ POINT RADIO AMBULANCE ШВИДКА ДОПОМОГА СКОРАЯ ПОМОЩЬ	WARNING SIGN ПОПЕРЕДУЮЧИЙ ЗНАК ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЙ ЗНАК AVERTISSEUR YELLOW BACKGROUND ТЛО ЖОВТЕ ФОН ЖЕЛТЫЙ FOND JAUNE	BLUE BACKGROUND ТЛО ГОЛУБЕ ФОН ГОЛУБОЙ FOND BLEU	BEGINNING OF ZONE ПОЧАТОК ЗОНИ НАЧАЛО ЗОНЫ DEBUT DE ZONE BLUE BACKGROUND ТЛО ГОЛУБЕ ФОН ГОЛУБОЙ FOND BLEU	END OF ZONE КІНЕЦЬ ЗОНИ КОНЕЦЬ ЗОНЫ FIN DE ZONE BLUE BACKGROUND ТЛО ГОЛУБЕ ФОН ГОЛУБОЙ FOND BLEU
	 100m.	 	 REFUEL ZONE ЗОНА ЗАПРАВЛЕННЯ ЗОНА ЗАПРАВКИ ZONE DE RAVITAILLEMENT	
TYRE MARKING МАРКИРУВАННЯ ШИН МАРКИРОВКА ШИН MARQUAGE DES PNEUS		BLUE BACKGROUND, marker pen RED ТЛО ГОЛУБЕ, маркер ЧЕРВОНИЙ ФОН ГОЛУБОЙ, маркер КРАСНЫЙ FOND BLEU, crayon de marque ROUGE	TYRE MARK CHECKING КОНТРОЛЬ ШИН VERIFICATION MARQUAGE DES PNEUS	
			BLUE BACKGROUND, magnifier RED ТЛО ГОЛУБЕ, лупа ЧЕРВОНА ФОН ГОЛУБОЙ, лупа КРАСНАЯ FOND BLEU, loupe ROUGE	

All distances are approximate. Усі відстані приблизні.
Все расстояния приблизительно. Toutes les distances sont approximatives.

СТАНДАРТНИЙ ДОДАТКОВИЙ РЕГЛАМЕНТ КУБКУ УКРАЇНИ З РАЛІ НА СЕРІЙНИХ АВТОМОБІЛЯХ

1. ДОДАТКОВИЙ РЕГЛАМЕНТ, ЗМІСТ

Додатковий Регламент має бути надруковано в форматі А5 та повинен бути доступним на офіційному веб-сайті ралі.

Посилання на проведення змагання у відповідності до НСК ФАУ та МСК ФАУ (обов'язково)

ЗМІСТ

*** Якщо застосовується**

1. Програма ралі (вказує місце проведення заходу в хронологічному порядку, дати та часи)

- Останній строк подачі заявок
- Офіційна дошка оголошень – місце розташування та час
- Публікація Дорожньої книги
- Публікація списку заявок, які прийнято організатором
- Останній строк для подачі даних по штурману
- Видача набору матеріалів та документів
- Відкриття прес-центру та акредитація ЗМІ
- Час першого засідання Спортивних Комісарів
- Передстартова прес-конференція
- Адміністративні перевірки
- Технічна інспекція
- Час публікації списку допущених учасників та порядок старту 1 Дня
- Урочистий старт *
- Старт ралі, час та місце
- Час публікації порядку старту 2 Дня
- Час публікації фінальної попередньої класифікації
- Вручення призів
- Заключна Технічна Інспекція
- Фінальна прес-конференція

2. Організація та опис

- 2.1** Статус ралі
- 2.2** Номер віз ФАУ
- 2.3** Назва організатора
- 2.4** Адреса та контактна інформація
- 2.5** Організаційний комітет
- 2.6** Спортивні Комісари змагань
- 2.7** Спостерігачі та делегати
- 2.8** Вищі посадові особи
- 2.9** Характер дорожнього покриття
- 2.10** Розташування Штабу ралі

3. Заявки

- 3.1** Процедура подачі заявки
- 3.2** Кількість учасників, що допускаються, та класи
- 3.3** Заявочні внески
- 3.4** Деталі сплати (**реквізити та особливості платежів**)
- 3.5** Повернення заявочних внесків

4. Страхування (яке страхування та суми)

5. Реклама та ідентифікація

6. Регламентация шин *

- 6.1** Спеціальні вимоги (якщо є)
- 6.2** Шини для ознайомлення – якщо необхідно

7. Пальне *

8. Адміністративні Перевірки

- 8.1** Документи, які мають бути представлені

9. Технічні Інспекції

- 9.1** Спеціальна регламентація (якщо необхідно), перевірка рівня шуму
- 9.2** Використання захисних бризговиків та тонованих вікон, якщо дозволено

10. Особливості ралі

- 10.1** Процедура урочистого старту та порядок старту *
- 10.2** Стартова система ДЗ
- 10.3** Дозвіл на ранню відмітку
- 10.4** Ідентифікація посадових осіб
- 10.5** Процедура СДЗ та порядок старту *
- 10.6** Будь-які спеціальні процедури / дії , враховуючи допомогу організаторів
- 10.7** Процедура Фінішу

11. Призи

12. Фінальні перевірки та Протести

- 12.1** Фінальні перевірки – представники команд (**хто може бути присутній на перевірці**), місце проведення
- 12.2** Внески за протест
- 12.3** Внески за апеляцію *

Додаток 1

Маршрутний лист

Додаток 2

Ім'я та Прізвище Офіцера по зв'язку з учасниками.

Додаток 3, 4, 5, 6, 7 і так далі

Питання на розсуд організаторів, включаючи останні постанови щодо шоломів та будь-яких інших вимог безпеки.

4. ДОРОЖНЯ КНИГА (ЛЕГЕНДА)

1. Дорожня книга має бути надрукована в форматі А5 з вертикальною орієнтацією та переплетена зліва металевою (або з іншого подібного матеріалу) пружиною, яка дозволяє відкривати книгу на 360°.

2. Печать має бути двобічною на папері щільністю щонайменше 90 г/м².

3. Печать має бути тільки на білому папері, тобто тепер не потрібно виділяти кольором сторінки з ДЗ та з ДС. Цього буде досягнуто затіненням колонки «Напрямок» так, як у прикладі.

4. Може бути одна книга для всього ралі або різні книги для кожного Дня. В останньому випадку, повинен бути легкий метод відрізати книги для кожного Дня.

5. Заголовки повинні бути національною мовою та/або додатково англійською мовою.

6. Старт кожного дорожнього сектора (Додаткового змагання) повинен бути з нової сторінки. Втім, якщо до цього нову сторінку було використано з пункту Стоп після спецдіянки, цього не потребується, а кінець спецдіянки (та початок дорожнього сектору) буде продовжуватись на тій самій сторінці (як у прикладі).

7. Вертикальна лінія між колонками «Напрямок» та «Інформація» **повинна бути пофарбована чорним там, де дорожнє покриття – гравій, і повинна бути нефарбованою (білою) там, де покриття – асфальт або ущільнене.**

8. Номер ДЗ може бути розташований збоку сторінки (як показано в прикладі) для облегшення пошуку ДЗ. При двобічній печаті номер повинен бути на боці, протилежному пружині. Номер повинен бути тільки на сторінках, які відносяться до цієї ДЗ.

9. Всі 5-км пункти безпеки **/SOS/** та пункти швидкої допомоги повинні бути позначені відповідними символами.

10. Сторінка з позначеннями /символами/ повинна бути на початку Дорожньої книги.

11. Маршрут **всього** ралі має бути в кожній Дорожній книзі.

12. Коли Дорожній Сектор розташований за ДЗ, дистанція (в метрах) між КЧ та Стартом ДЗ має бути в нижньому правому куті клітинки «Інформація», яка відповідає цьому КЧ.

13. Мають бути показані координати GPS Старту та Фінішу кожної ДЗ, регрупінгів та парків сервісу.

14. Карта кожної ДЗ має бути розташована на сторінці, яка передує першій сторінці кожної ДЗ. Ця карта має містити:

- - масштаб,
- - напрямок на північ,
- - маршрут ознайомлення,
- - альтернативний маршрут,
- - старт/фініш та 5-км пункти **SOS**.

15. На сторінці має бути не більше 6 позицій (рядків).







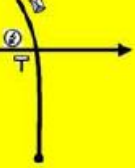
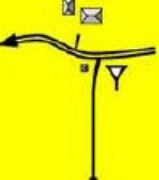



16. При необхідності, для запобігання непорозуміннь, можуть бути включені фотографії та схеми розташування контролів.

17. Дорожня книга також має містити іншу корисну інформацію:

- точки відмітки прибору виміру відстані на перехрестях;
- важливі перехрестя та розвилки на дорожніх секторах від / до ДЗ;
- список лікарень / медичних центрів;
- номери телефонів Штабу ралі та Рятувальних служб;
- форму сходу;
- форму заяви;
- Зелений знак «ОК» та Червоний знак "SOS".

18. За допомогою товщини лінії відбувається відображення головних та другорядних доріг, а не напрямку руху

19. Немає необхідності надавати плани розташування Парку Сервісу, якщо вони повторюються для кожного відвідування. Однак плани є важливими, якщо там відбувається зміна місця розташування КЧ. Кожна Дорожня книга має містити план Парку Сервісу.

TC 21 - VÄÄRINMAJA		DISTANCE	DAY	2	PAGE	
TC 21A - PF IN, PAVILJONKI		126,85 km	SECTION	8	115	
SPECIAL STAGE 21 VÄÄRINMAJA 16,25 km			RECORD	NEW STAGE		TIME ALLOWED 115 min
DISTANCE		DIRECTION	INFORMATION			DIST. TO GO
TOTAL	PARTIAL					
0,00	0,00	1 	    GPS: 61 52.110N 024 18.420E	126,85		
2,75	2,75	2 		124,10		
5,25	2,50	3 		121,60		
7,99	2,74	4 		118,86		
8,41	0,42	5 		118,44		
13,92	5,51	6 		112,93		
				 GPS: 61 55.590N 024 18.150E		

БЕЗПЕКА НА РАЛІ НА СЕРІЙНИХ АВТОМОБІЛЯХ

Застосування наступних правил є обов'язковим (але не вимагає їх включення у Додатковий Регламент ралі).

Організатор повинен забезпечити додаткові заходи для покращення безпеки.

Організатор повинен звернути увагу на вимоги Додатку Н до МСК ФІА, зокрема на розділ 9.3.

1. ЗАГАЛЬНА БЕЗПЕКА

1.1 План безпеки.

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

1.1.1. Розташування Штабу Ралі (Дирекції ралі).

1.1.2. Прізвища, імена та по-батькові наступних відповідальних осіб:

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

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

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

1.1.4. Повний маршрут ралі, з точним описом секторів зв'язку.

1.1.5. План безпеки кожної ДЗ, який повинен включати:

а) точне розташування постів суддів перекриття траси (маршалів траси), рятувальних і санітарних автомобілів і постів радіозв'язку, маршрути евакуації поранених нанесених на детальну карту. Усі GPS координати повинні бути записані у формі градусів, хвилин і десятих частин хвилини, тобто 139° 36. 379';

б) зони, означені Організатором, як відкриті для глядачів. Усі інші зони вважаються закритими для глядачів;

в) заходи безпеки екіпажів (див. мінімальні вимоги ст. 3);

г) заходи безпеки Офіційних Осіб ралі;

д) процедуру стеження за рухом спортивних автомобілів;

е) дії у разі пропажі екіпажу;

ж) номери телефонів (згідно ст. 14.1.15 Додатку Н до МСК ФІА);

з) заходи безпеки глядачів (згідно Додатку Н до МСК ФІА);

и) засоби зв'язку (загальні + зв'язок на ДЗ) (ст. 1.2.2 – 3.1.1 (останній абзац) і ст. 3.3);

і) розклад руху закриваючих і відкриваючих трасу для стороннього руху автомобілів (ст. 2.2.5 і 2.7)

ї) чинні закони України стосовно процедури дій при ДТП (ст. 2.5);

к) інформація стосовно санітарного вертольота (ст. 9.3 Додатку Н до МСК ФІА);

1.1.6. План безпеки повинен детально окреслювати наступні питання:

а) безпека глядачів;

б) безпека екіпажів, що приймають участь в ралі;

в) безпека Офіційних Осіб;

г) безпека представників ЗМІ;

1.1.7. Для ралі – етапів Кубка план безпеки повинен бути надісланий у ФАУ щонайпізніше за один місяць до старту ралі. План безпеки повинен включати опис повного маршруту ралі, включаючи і дорожні секції.

1.2 Начальник безпеки ралі.

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

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

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

1.3 Начальник (офіцер) безпеки ДЗ

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

1.3.2. Начальник (Офіцер) безпеки ДЗ повинен провести інспектувати трасу ДЗ і підтвердити її відповідність плану безпеки за одну годину до старту нульового екіпажа.

1.4 Контроль

1.4.1. Директор ралі несе повну відповідальність **за виконання** вимог плану безпеки.

1.4.2. На етапах Кубка Спостерігачі ФАУ звертають особливу увагу на виконання всіх **процедур** безпеки.

2. БЕЗПЕКА ГЛЯДАЧІВ

Основним пріоритетом плану безпеки є **безпека населення і глядачів в тому числі і у визначених для глядачів зонах.**

Наведений нижче неповний (невичерпний) перелік заходів, які доповнюють вимоги Додатку Н до МСК ФІА, обов'язковий для всіх ралі, окрім ст. 2.1.

2.1 Навчальний фільм (рекомендується для всіх ралі)

2.1.1. Форма рекламного ролика.

2.1.2. Тривалість – 30 секунд.

З коментарями одного, або кількох провідних ралійних пілотів, державною та можливо іншими мовами, які використовуються в цьому регіоні України.

2.1.4. Не повинен включати кадрів **з зображенням аварій.**

2.1.5. Повинен бути показаний кілька разів.

2.2 Рекомендації стосовно ДЗ

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

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

2.2.3. У випадках, передбачених Планом безпеки змагання автомобілі Організатора, оснащені гучномовцями (так звані інформаційні автомобілі) повинні проїхати маршрутом усіх ДЗ приблизно за одну годину до проїзду закриваючих трасу автомобілів (з номерами «000», «00» та «0») з метою попередження населення і глядачів та, у разі потреби, запевнити усунення людей з небезпечних зон. Ця процедура при необхідності може повторюватися кілька разів.

2.3 Контроль за глядачами

2.3.1. Організатор, за допомогою представників служби охорони правопорядку (якщо це необхідно), повинен докласти усіх зусиль, аби виключити прохід населення і глядачів у небезпечні зони, скеровуючи їх у спеціально визначені ним безпечні зони для огляду ралі.

2.3.2. Глядачам забороняється переміщення пішки маршрутом ДЗ після проходження закриваючого трасу автомобіля з номером «000» аж до проходження відкриваючого автомобіля Організатора з зображенням картатого прапора на бортах.

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

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

2.4 Дозаправка і сервіс автомобілів

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

2.5 Повідомлення про аварію

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

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

2.6 Розслідування аварій

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

2.7. «Нульові» автомобілі безпеки Організатора (у випадках, передбачених Планом безпеки змагання)

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

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

2.7.3. Водії і штурмани «нульових» автомобілів повинні мати багатий досвід участі в ралі і дуже добре знати відповідні регламентуючі документи ралі, план безпеки ралі і якомога повніше інформувати Директора ралі стосовно всіх умов на трасі ралі. Водії Пріоритету або водії, що зійшли у цих ралі, не можуть залучатися до керування «нульовими» автомобілями безпеки. Директор ралі повинен враховувати рекомендації водіїв «нульових» автомобілів, щоб мати можливість відмінити ДЗ у разі небезпеки. Екіпажі «нульових» автомобілів повинні правильно та повністю виконувати процедури отримання відміток на всіх пунктах контролю, а також звир'ятися свій час з суддівськими годинниками.

2.7.4. Інформаційні автомобілі Організатора, оснащені гучномовцями, повинні проїхати маршрути усіх ДЗ приблизно за 45 хв. до старту першого автомобіля з метою попередження

населення і глядачів та переконатися, що всі люди усунені з заборонених зон. Ця процедура при необхідності може повторюватися кілька разів.

Кожен Організатор повинен застосовувати автомобіль (автомобілі), що відкриває (відкривають) трасу (автомобіль (автомобілі) - «мітла»), який (які) повинен (повинні) проїхати трасу кожної ДЗ за останнім стартуючим екіпажем. Цей автомобіль (автомобілі) повинен бути оснащений відповідними панелями згідно ст. 2.7.2. з зображенням картатого прапора.

2.7.6. Автомобілі безпеки повинні бути серійними (бажано омоологованими ФІА).

2.8. Безпека на дорожніх секціях.

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

2.9. Інформація

Інформація для жителів розповсюджується наступними способами:

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

3. БЕЗПЕКА ЕКІПАЖІВ

3.1 Служби безпеки

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

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

3.1.2. На фініші кожної ДЗ:

- щонайменше два чотири кілограмові вогнегасники.

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

а) медичною бригадою відповідно вимогам ст. **9.3.** Додатку Н до МСК ФІА (чинного законодавства України);

б) медичним устаткуванням згідно ст. **9.3.** Додатку Н до МСК ФІА;

в) набором основного рятувального обладнання, перелік якого визначений Головним лікарем ралі у співпраці з керівником рятувальної служби;

г) двома чотири кілограмовими вогнегасниками та підготованим оператором;

д) засобами зв'язку з базою ралі;

е) сигнальною сиреною;

ж) відповідні засоби ідентифікації.

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

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

3.2. Превентивні заходи (сигналізація і дорожні знаки)

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

а) головні і другорядні дороги та всі проїзди, які виходять на трасу ДЗ та якими можливий рух транспорту, повинні бути заблоковані і охоронятися суддями (маршалами) перекриття, міліціонерами або представниками інших служб охорони правопорядку;

6) малі тупикові дороги (наприклад, під'їзди до будівель тощо) повинні бути заблоковані або перев'язані огорожувальною стрічкою; на засобах блокування або на стрічках повинні розташовуватися повідомлення про небезпеку виходу на трасу ДЗ під час ралі.

3.3 Спостереження

Стеження за проходженням спортивними автомобілями трас ДЗ повинне проводитися або в Штабі ралі, або начальником (офіцером) безпеки ДЗ безпосередньо на ДЗ. Для стеження використовується спеціальний формуляр. Організатор повинен описати в плані безпеки процедуру стеження за автомобілями і повинен детально описати порядок дій у разі пропажі екіпажу.

3.4. Дорожня книга

3.4.1. У кожній дорожній книзі, як задня обкладинка у форматі А4 (складений), повинен знаходитися червоний знак "SOS" і на обороті зелений знак "OK". У випадку аварії, коли термінове медичне втручання не потрібне, зелений знак "OK" повинен виразно показуватися всім наступним екіпажам і вертольоту, який пробує допомогти.

3.4.2. Кожна дорожня книга перед описом маршруту повинна містити окрему сторінку, на якій викладена процедура дій екіпажу при аварії.

3.4.3. Усі без винятку учасники зобов'язані дотримувати вимог ст. 41 «Безпека учасників ралі» Загального регламенту Кубку.

3.4.4. Документація повинна містити ясне нагадування про необхідність дотримання цього правила для кожного водія.

3.4.5. Будь-який екіпаж, що мав можливість, але не виконав цих вимог, буде педалізований КСК згідно з вимогами МСК ФІА.

Приклад

Процедура безпеки у разі аварії

1) Всі учасники повинні бути ознайомлені з ст. 41 «Безпека учасників ралі» Загального регламенту Кубку України з ралі 2010 р. і ст. 3.4. Додатку III «Дорожня книга»

2) Якщо ви побачили червону табличку "SOS", потрібно **ОБОВ'ЯЗКОВО** зупинитися і допомогти екіпажу, що просить допомоги. Ви несете відповідальність за допомогу пораненим і виклик рятувальних служб так швидко, як це можливо.

3) Перший екіпаж, прибулий на місце події, повинен зупинитися і проінформувати наступний автомобіль про всі деталі події.

4) Наступний автомобіль повинен повідомити на **НАЙБЛИЖЧОМУ** пункті радіозв'язку, яким може бути фініш-СТОП ДЗ, наступні відомості:

- стартовий номер автомобіля, що потрапив в аварію;
- кількість членів екіпажу і глядачів, які отримали поранення (якщо такі є);
- наявність членів екіпажу або глядачів, заблокованих в автомобілі або поза ним;
- місце аварії, тобто найближчий перехресток або кілометровий стовп в дорожній книзі або кілометровий стовп;
- іншу важливу інформацію, таку як пожежа, вода і т.ін.

5) Наступні автомобілі повинні зупинитися, якщо показаний червоний знак "SOS".

6) Всі екіпажі, які зупинилися на трасі ДЗ, повинні встановити свої червоні світловідбиваючі трикутники на відстані щонайменше 50 метрів до місця зупинки, навіть якщо автомобіль знаходиться за межами дороги.

7) Телефонний номер аварійної служби у разі аварії:

8) Якщо ви зійшли з дистанції, проінформуйте Організатора телефоном:

9) Всі учасники, які зійшли з дистанції, зобов'язані якнайшвидше передати свої карти часу і належно заповнений формуляр сходу екіпажу на найближчому контрольному пункті.

Формуляр сходу екіпажу окремою сторінкою повинен бути включений в дорожню книгу.

3.5. Евакуація

3.5.1. Для кожної ДЗ повинні бути розроблені маршрути евакуації. Вони повинні бути ясно позначені в плані безпеки (на карті або схемі).

4. БЕЗПЕКА ОФІЦІЙНИХ ОСІБ

4.1. В той час, коли основним завданням Організатора є безпека глядачів і екіпажів, що приймають участь в ралі, безпека Офіційних осіб також дуже важлива.

4.2. Організатор повинен переконатися, що виконання прямих обов'язків Офіційними особами не ставить під загрозу їх безпеку.

4.3. Організатор повинен переконатися, що Офіційні особи відповідним чином підготовлені у цьому відношенні.

5. ВИМОГИ ДО ЕТАПІВ КУБКУ.

Виконання цих вимог обов'язкове і для інших ралі.

5.1. Всі етапи Кубку відрізняються між собою. Кожен організатор повинен адаптувати заходи безпеки до рельєфу місцевості, традицій та особливостей місцевих глядачів. Організатор відповідає за це перед ФАУ.

5.2. Організатор несе відповідальність за покращення навчання глядачів і всіх зацікавлених сторін, удосконалюючи вимоги безпеки, включаючи і навчальний фільм.

ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕТАПУ КУБКУ УКРАЇНИ З РАЛІ НА СЕРІЙНИХ АВТОМОБІЛЯХ

1. Загальні положення

Цей додаток до Регламенту Кубку (далі Регламенту) містить рекомендації з деталізацією положень Регламенту стосовно інформаційного забезпечення етапів Кубку та подальшої популяризації ралі в цілому.

2. Прес-центр

Згідно вимог пункту 68 Регламенту організатори повинні організувати роботу прес-центрів, у яких буде здійснюватися акредитація журналістів для їх праці на ралі, та забезпечити у потрібному обсязі:

- надання необхідної документації, додаткового регламенту;
- надання списку заявлених екіпажів з вказаним часом старту першого автомобіля;
- надання схем ДЗ, схеми розташування об'єктів ралі та місць для роботи представників ЗМІ;
- надання графіку роботи гелікоптерів або іншого транспорту для роботи ЗМІ;
- перелік осіб, присутніх на конференціях, прес-релізи;
- контактні телефони прес-аташе змагання;
- спеціальний одяг, що відрізняється (під грошову заставу), та бейджі;
- можливість участі в офіційних прес-конференціях;
- можливість доступу на трасу і в Парки Сервісу;
- можливість доступу на офіційний старт, фініш, церемонію нагородження;
- достатнє освітлення та місце для зйомок на всіх заходах змагання;
- оперативне інформування про хід змагання;
- надання поточних, попередніх неофіційних результатів;
- надання копій офіційних документів ралі;
- надання книги результатів ралі;
- надання інформації про джерела та спосіб отримання інформації;
- проведення інструктажу з техніки безпеки під час автомобільного змагання.

Прес-центр ралі має бути розташований та організований таким чином, щоб надати представникам ЗМІ якомога зручніші умови для роботи. В будь-якому разі прес-центр має бути обладнаний щонайменше одним пристроєм для друку, який використовуватиметься для тиражування всіх (попередніх та остаточних) офіційних результатів ралі, а також інших документів та прес-релізів, які будуть видані офіційними особами ралі та/або прес-аташе. Крім того, у прес-центрі має бути налагоджено безперервний доступ до мережі Інтернет. Бажано, аби одночасно доступ до мережі Інтернет мали щонайменше четверо представників ЗМІ.

Головним завданням прес-центру - є розповсюдження та роз'яснення офіційної інформації про хід змагання, офіційних коментарів будь-якої події, що сталася під час ралі, офіційних результатів змагання та всіх його проміжних етапів та відрізків. Будь-які коментарі стосовно ходу змагання, які було отримано від офіційних осіб ралі, але які не було належним чином підтверджено або спростовано керівником прес-центру, вважатимуться неофіційними. Публікація таких коментарів, здійснена будь-яким ЗМІ на його власний розсуд, може стати предметом судового позову з боку організатора ралі в порядку, передбаченому законодавством.

Керівник прес-центру ралі повинен бути легко ідентифікований будь-яким учасником ралі та представником ЗМІ за допомогою відповідного бейджю. Його особа повинна бути заздалегідь визначена у відповідному переліку офіційних осіб ралі, а фотографія має бути опублікована на офіційній дошці оголошень ралі.

3. Інформаційний сайт

Інформаційний сайт етапу Кубку організується відповідно до вимог пункту 18.3. Регламенту.

На інформаційному сайті ралі мають бути опубліковані:

- Програма та Додатковий Регламент змагання;
- Карта траси ралі;
- Маршрутний лист ралі;
- Прес-релізи, випущені Організатором.
- Інші офіційні документи ралі, в тому числі списки екіпажів і класифікацій;
- Бюлетені та публічні рішення КСК;
- результати проходження екіпажами Додаткових змагань в режимі «on-line».

Офіційний сайт організатора ралі має бути відкрито щонайпізніше за один місяць до старту ралі. Як виняток, по узгодженню з ФАУ, сторінка етапу Кубку може бути відкрита на офіційних сайтах ФАУ, Комітету Ралі ФАУ та/або Оргкомітету Кубку.

Крім офіційних документів на сайті організатора має бути опубліковано також іншу корисну інформацію для учасників ралі, представників ЗМІ та глядачів, в тому числі:

- історія ралі та результати попередніх змагань;
- карти регіону проведення ралі, плани населених пунктів, схеми розташування Додаткових змагань, Парків Сервісу, місць, організованих для роботи представників ЗМІ, місць розміщення глядачів та інше.
- інформація про джерела та спосіб отримання інформації;
- адреси та/або телефони готелів, кафе, ресторанів, лікарень, СТО, автомийок, заправок тощо
- основні правила поведінки на трасі ралі та інші публікації, спрямовані на підвищення рівня безпеки ралі

4. Друкована продукція

Друкована продукція є важливим елементом в популяризації змагань. Організатори повинні забезпечити наявність, як мінімум, афіші змагання та інформаційного буклету (Інформатора).

Афіша змагання мінімального розміру 420x300 мм повинна включати наступне:

- напис «Автомобільна Федерація України», назва організатора етапу;
- емблема ФАУ, емблема організатора змагання;
- назва Кубку, назва змагання, номер етапу, дата та місце проведення;
- напис «Змагання організовано у відповідності з Міжнародним Спортивним Кодексом ФІА та Національним Спортивним Кодексом ФАУ».

Тираж афіші щонайменше 500 прим.

Інформаційний буклет, об'ємом щонайменше 4 сторінки формату А4 та з мінімальним тиражем 1000 прим. повинен включати наступне:

- титульну сторінку з інформацією аналогічною афіші змагання;
- Програму та схему траси ралі;
- Списки екіпажів з стартовими номерами;
- маршрутний лист ралі;
- місця для розміщення глядачів та основні правила поведінки на змаганнях.

5. Аносування

При підготовці змагання організатори повинні, щонайменше за тиждень до початку змагання, забезпечити його аносування на місцевому радіо, телебаченні, в пресі та за рахунок зовнішньої (щитової) реклами. Під час аносування обов'язковою повинна бути інформація про час та місце проведення змагань, церемонії відкриття та закриття змагань а також основні правила поведінки на змаганнях.

6. Акредитація

Попередня акредитація працівників ЗМІ повинна початись не менше ніж за один місяць до старту ралі та закінчуватись до початку урочистого відкриття ралі, якщо інше не зазначено в Додатковому регламенті ралі.

Акредитаційну форму для працівників ЗМІ має бути опубліковано на офіційному сайті організатора ралі або на сайтах-партнерах ралі, перелік яких має бути вказаний в Додатковому регламенті або окремому бюлетені.

Під час заповнення акредитаційної форми представники ЗМІ повинні вказати щонайменше особисті контактні дані (прізвище, ім'я, мобільний телефон та адресу електронної пошти), відомості про видання, яке потребує цієї акредитації в його особі, а також заплановані обсяг та час виходу матеріалу, присвяченого цьому змагання, матеріал про попереднє змагання.

Втім, навіть за виконання вищезгаданих вимог організатор ралі має право відмовити в акредитації будь-якому ЗМІ або персоні в разі відсутності анонсу цього змагання та наявності задокументованих фактів порушення цим ЗМІ або персоною будь-яких положень регламенту ралі або його додатків на будь-якому з попередніх змагань Кубка.

Навіть у випадку, коли процедура попередньої акредитації ЗМІ здійснюється з допомогою електронної пошти або Інтернет-сайту організатора, кожен представник ЗМІ, який заздалегідь пройшов процедуру акредитації, повинен підтвердити її особисто в прес-центрі ралі щонайпізніше перед початком урочистого старту ралі.

Підтверджуючи власну акредитацію, кожен представник ЗМІ таким чином гарантує, що він висвітлюватиме це змагання чесно та неупереджено, та ні в якому разі не спотворюватиме його результати.

Обов'язковою умовою для отримання акредитації є письмове свідчення кожного представника ЗМІ про те, що він належним чином прослухав інструктаж з питань техніки безпеки та особливостей поведінки на ралі.

7. Робота ЗМІ

Організатор ралі повинен надати акредитованим представникам ЗМІ всі необхідні умови для роботи, документи та ідентифікаційні ознаки (жилети, бейджі тощо), а також забезпечити їхній доступ на всі публічні офіційні заходи ралі, як це зазначено в Загальному регламенті ралі.

Організатор повинен довести до відома кожного, кого це стосується, в тому числі додатково запрошених співробітників міліції, повний перелік обмежень, які діють на представників ЗМІ, та чіткий перелік зон, спеціально відведених для фото- для відеозйомки.

8. Публікація результатів

Протягом ралі, відповідно до пункту 69.2. Регламенту, повинні послідовно публікуватися такі класифікації:

- Неофіційні класифікації: класифікації, що поширюються Організатором протягом Дня;
- Часткові неофіційні класифікації: класифікації, які публікуються по закінченні Дня;
- Попередня фінальна класифікація: класифікація, яка публікується Організатором по закінченні ралі;
- Офіційна фінальна класифікація: класифікація, затверджена Спортивними Комісарями.

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

8. Прес-конференції

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

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

В заключній прес-конференції повинні брати участь призери ралі у абсолютному заліку і (бажано) переможці у всіх класах.

Місця та час проведення обов'язкових прес-конференцій мають бути сплановані організатором таким чином, щоби не заважати всім задіяним у них учасникам ралі, офіційним особам та представникам ЗМІ виконувати інші обов'язки під час ралі.

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

9. Процедури старту та фінішу

Процедури урочистого відкриття ралі та нагородження призерів повинні мати сценарний план, розроблений з урахуванням кількості учасників ралі, їхніх спортивних досягнень, а також кількість заліків, призери яких мають бути нагороджені.

В цей план заздалегідь може бути включено проведення під час вищезгаданих процедур будь-яких інших урочистостей, які мають за мету вшанування спортивних або інших заслуг будь-кого з учасників ралі або інших осіб на розсуд організатора.

Кожна з вищезгаданих процедур має бути керована ведучим, який повинен мати певний досвід в проведенні масових заходів та певні знання в області ралі та автомобільного спорту в цілому.

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

При плануванні офіційних церемоній урочистого відкриття ралі та нагородження призерів організатору рекомендовано заздалегідь врахувати положення сонця під час запланованих церемоній та розташувати стартовий та фінішний подіуми таким чином, аби автомобілі в'їжджали на них проти сонця.

Обов'язковими атрибутами нагородження переможців та призерів змагання, включеного у залік Кубку, є наявність у місці проведення нагородження Державного прапора України, прапора ФАУ.

На місці проведення нагородження (подіум, арка тощо) повинно бути розміщено зареєстровану емблему ФАУ розміром не менше 50X50 см. і текст «АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ КУБОК УКРАЇНИ З РАЛІ НА СЕРІЙНИХ АВТОМОБІЛЯХ» (висота літер жодного іншого напису у місці нагородження не може бути більше літер вказаного тексту), порядковий номер етапу, місце проведення, дата.

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

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

Призи всім переможцям ралі повинні вручатися на подіумі.

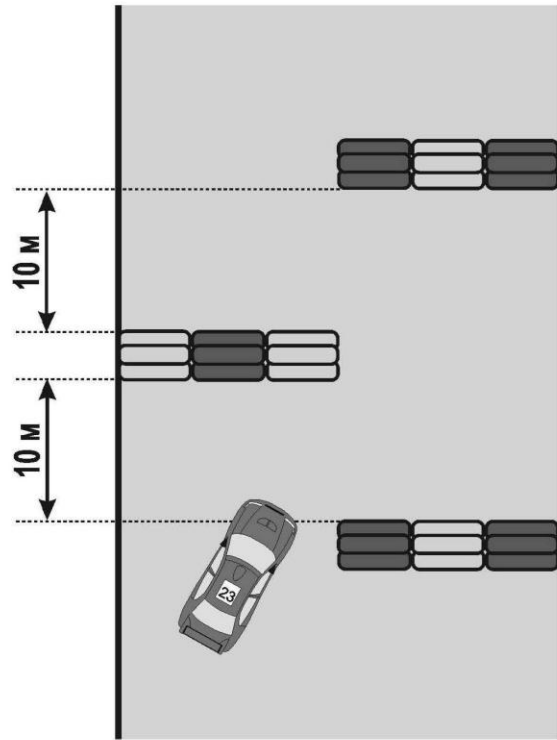
За бажанням організатора може бути організовано урочистий прийом на честь переможців змагання того самого вечора. Це повинно бути відображено в Додатковому Регламенті.

Нагородження переможців змагання повинно проводитися згідно програми змагань за попередніми результатами, що не враховують результати заключного технічного огляду.

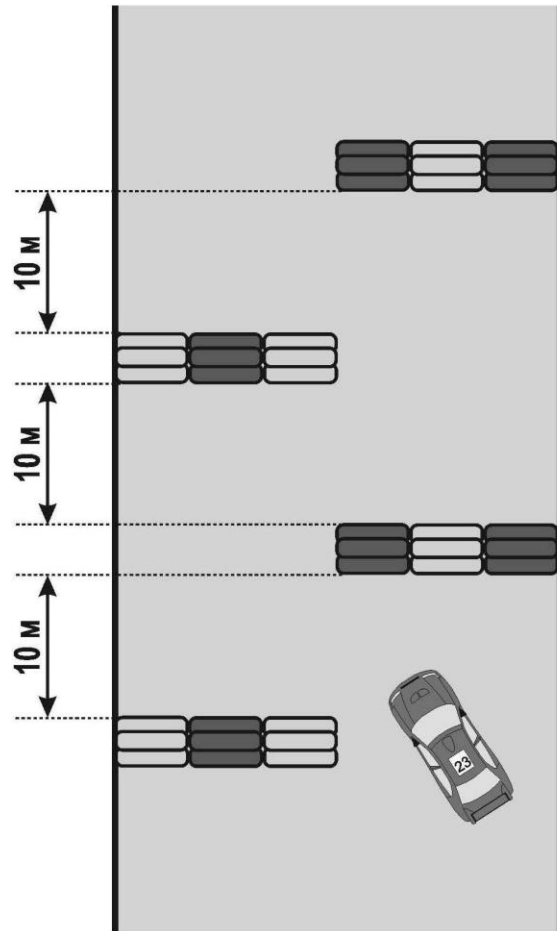
Організатори повинні дати можливість проїзду через фінішний подіум всім екіпажам що фінішували на ралі (як правило, починаючи з найнижчого місця).

ВАРІАНТИ РОЗМІЩЕННЯ РЕТАРДЕРА

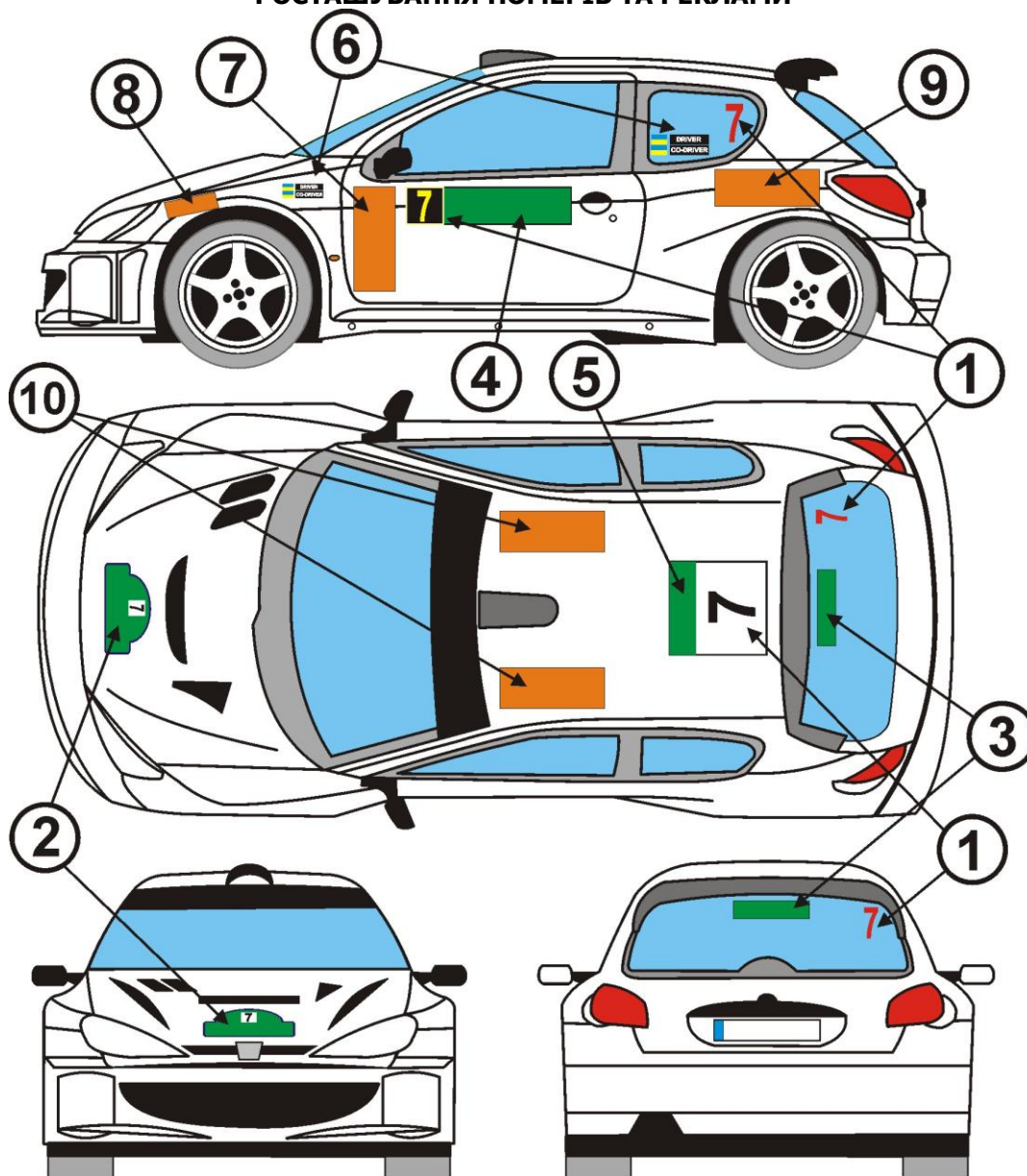
На 3 позиції:



На 4 позиції:



РОСТАШУВАННЯ НОМЕРІВ ТА РЕКЛАМИ



ПЕРЕЛІК ОФІЦІЙНИХ НАКЛЕЙОК

1. Стартові номери
2. 43 x 21,5 см (на передньому капоті) - офіційна передня наклейка (емблема ралі)
3. 30 x 10 см (з зовні заднього вікна) - офіційна задня наклейка

ПЕРЕЛІК ОБОВ'ЯЗКОВОЇ РЕКЛАМИ

4. 67 x 17 см (на передніх дверях а/м) з урахуванням стартового номера
5. 17 x 50 см (у номера на даху а/м)

ПРІЗВИЩА І ПРАПОРИ

6. Місце розміщення прізвища членів екіпажу і їх національних прапорів

ПЕРЕЛІК НЕОБОВ'ЯЗКОВОЇ РЕКЛАМИ

7. 20 x 40 см (на передніх дверях а/м по обидва боки)
8. 30 x 15 см (на передніх крилах а/м по обидва боки)
9. 20 x 40 см (на задніх крилах а/м по обидва боки)
10. 20 x 40 см (на даху а/м)

ОФІЦЕР ПО ЗВ'ЯЗКУ З УЧАСНИКАМИ

1. ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ

Основні завдання офіцера по зв'язку з учасниками – інформувати учасників та бути посередником. Оскільки цей обов'язок потребує певного знання регламентуючих документів, його має бути доручено офіційній особі, яка має відповідну ліцензію. Такі особи можуть відвідувати засідання Спортивних Комісарів, щоби бути в курсі всіх рішень, що приймаються.

Офіцер по зв'язку з учасниками повинен бути легко ідентифікований. Для цього рекомендується:

- 1)** Офіцеру – мати помітний бейдж або жилет.
- 2)** Організатору – представити офіцера учасникам під час брифінгу перед ралі.
- 3)** Розмістити фотографії цих офіційних осіб в додатковому регламенті або бюлетені, якщо можливо.

2. ПРИСУТНІСТЬ НА РАЛІ

Під час відкриття Секретаріату офіцер повинен запросити в секретаря ралі свій розклад, який має бути опублікований на дошці оголошень та повинен передбачати присутність цього офіцера:

- на технічній інспекції
- на адміністративній перевірці
- на старті ралі
- на регрупінгах
- в Закритому Парку в кінці кожного Дня
- біля закритого парку на фініші ралі (останнє залежить від програми ралі).

3. ФУНКЦІЇ

- Надавати точні відповіді на всі питання учасників
- Надавати всю інформацію та додаткові пояснення стосовно регламентів та ходу ралі.

4. ПОСЕРЕДНИЦТВО

Офіцер повинен уникати передачі Спортивним Комісарам запитів, які може бути позитивно вирішено чітким поясненням, за винятком протестів (наприклад, спірні питання стосовно часу може бути вирішено за допомогою осіб, які забезпечують хронометраж).

Офіцер повинен утримуватись від будь-яких слів та діянь, які можуть призвести до протестів.

**ВИМОГИ ДО АВТОМОБІЛІВ,
ЯКІ ДОПУСКАЮТЬСЯ ДО УЧАСТІ У
КУБКУ УКРАЇНИ З РАЛІ НА СЕРІЙНИХ АВТОМОБІЛЯХ**

Технічні вимоги до автомобілів

Серійні легкові автомобілі із закритим кузовом, що мають державну реєстрацію й діючий талон ТО.

Робочий об'єм двигуна й тип приводу не обмежені. Дозволяються тільки ті зміни в конструкції, які мають державну сертифікацію або схвалення виробника й описані справжніми вимогами.

1. Двигун.

1.1. Діаметр циліндра й хід поршня не обмежені при збереженні оригінального блоку циліндрів и заявленого робочого об'єму.

1.2. Система живлення - вільна.

1.3. Система випуску вільна, що розташована в місці передбаченому заводом виробником і що забезпечує рівень шуму відповідно до вимог ПДР України.

1.4. Кількість опор двигуна не обмежено при збереженні оригінального розташування й кута нахилу двигуна.

1.5. Система охолодження і її елементи - вільні при збереженні принципу (рідинне, повітряне) і місця розташування радіатора.

1.6. Голівка блоку циліндрів оригінальна для даної моделі двигуна.

1.7. Система запалювання вільна.

2. Трансмісія.

2.1. Передаточні числа КПП і головної передачі оригінальні.

2.2. Дозволяється застосування блокування диференціала.

2.3. Піввісі, вали, шарніри й приводи вільні, карданний вал такий що передбачений заводом виробником.

2.4. Привід КПП не обмежений. Послідовне перемикання передач (секвентальні КПП) заборонено.

3. Гальма й рульове керування.

Забороняється втручання або зміна конструкції гальм та рульового керування непередбачених заводом-виробником.

4. Підвіска.

4.1. Шарніри підвіски, включаючи верхні опори стійок типу «Мак-Ферсон», вільні при збереженні оригінальних точок їхньої установки. Кронштейни розтяжок вільні.

4.2. Амортизатори, пружини, торсіони й ресори - вільні. Забороняється установка додаткових амортизаторів і кронштейнів їхнього кріплення.

4.3. Дозволяється установка додаткових реактивних тяг задньої підвіски. Дозволяється заміна тяги «Панара» на «паралелограм Уатта».

4.4. Дозволяється зміна, зняття оригінальних і установка додаткових стабілізаторів поперечної стійкості.

5. Електроустаткування.

5.1. Стартер, генератор вільні при збереженні їхнього місця розташування. При зміні місця розташування АКБ її кріплення згідно додатку "J" МСК ФІА. АКБ і/або її клеми повинні бути закриті діелектричним матеріалом. Дозволяється зміна оригінальних і установка додаткових елементів електроустаткування.

5.2. Зовнішні світлові прилади (основні і додаткові) повинні відповідати діючої ПДР України.

6. Трубопроводи.

6.1. Не дозволяється розміщення трубопроводів у салоні серійних автомобілів, крім випадків, передбачених заводом виробником.

7. Кузов.

7.1. Дозволяється установка знімних розпірок, закріплених за допомогою інструмента. Дозволяється посилення будь-яких деталей деталями, що повторюють форму посилюваної деталі й припасованими до неї по всій поверхні. Каркас безреки дозволяється.

7.2. Передні сидіння можуть бути замінені або на автомобільні або на омологовані. Якщо при цьому змінюються кронштейни їхнього кріплення, то вони повинні відповідати вимогам ст. 253 додатка «J» МСК. Встановлювати спортивні сидіння типу "ківш" дозволяється тільки з установкою (фіксація за допомогою зварювання або інструменту) захисної дуги в салоні автомобіля або каркаса безпеки.

7.3. Дозволяється видаляти задні сидіння (подушки й спинки) з елементами кріплення. При цьому обов'язкова суцільна, стійка до вогню перегородка, що відокремлює салон від паливного бака або двигуна.

7.4. Дозволяється замінити матеріал оббивки салону на неметалічний матеріал товщиною не менш 2мм, не підтримуючий горіння. Дозволяється видаляти оббивку стелі разом з елементами кріплення. Дозволяється видаляти килими й термо- шумоізоляцію салону.

7.5. Дозволяється змінювати й видаляти оригінальні підлокітники.

7.6. Дозволяється зміна ручок склопідйомників і установка електричних склопідйомників. У кожному разі механізми склопідйомників і запирання дверей повинні бути в робочому стані.

7.7. Дозволяється видаляти оббивку багажника.

7.8. Матеріал бамперів і декоративних ґрат радіатора може бути змінений при збереженні форми й розмірів. Дозволяється видаляти кріплення бамперів до крил.

7.9. Забороняється заміна елементів застеклення кузова на пластикові або інші не передбачені заводом виробником. Лобове скло повинне бути триплекс.

7.10. Антикрила та аеродинамічні елементи не передбачені заводом виробником - заборонені, за винятком конструкцій, визнаних технічною комісією безпечними

8. Колеса й шини.

8.1. Дозволяється замінити болти кріплення коліс на шпильки, при цьому кількість і діаметр шпильок не може бути зменшено. Використання гайок з алюмінію - заборонено. Шпильки не повинні виступати за площину встановленого комплектного колеса.

8.2. Дозволяється збільшення діаметра колісного диска не більше ніж на 2 дюйми відносного розміру, передбаченого виготовлювачем для даної моделі.

8.3. Дозволяється застосування проставок коліс, при цьому комплектне колесо не повинне виступати за периметр автомобіля, видимий зверху. Використання проставок дозволяється тільки зі сталевими шпильками. При цьому зовнішній край шпильки повинен виступати за накручену гайку.

8.4. Запасні колеса (не більше 2-х) повинні бути надійно закріплені.

8.5. Дозволяється застосування будь-яких шин, Застосування шин не сертифікованих для доріг загального користування (на боці не нанесене фабричним способом клеймо у вигляді букви «E» з індексом у колі) та допуск шин, сертифікованих для США, Канади і Японії перебуває в компетенції Технічного Комісара. Залишкова глибина протектора повинна бути, в будь-якій точці, не менше 1,6 мм, згідно ПДР.

8.6. У зимовий час дозволяється використання будь-яких шипів для автомобілів згідно ТУ та ПДР України, використання спортивних шипів заборонено.

9. Додаткове обладнання.

9.1. Дозволяється зміна оригінальних і установка додаткових приладів.

9.2. Дозволяється установка додаткового встаткування в салоні (світло, зв'язок і т.п.) за умови, що воно не є небезпечним для екіпажа.

9.3. Дозволяється застосування накладок педалей. Забороняється подовження й зміна форми важелів КПП і ручного гальма.

9.4. Ручне гальмо може бути обладнане пристроєм миттєвої розфіксації.

9.5. Кермове колесо оригінальне або омологоване з перехідником та повинне мати замкнуту форму.

10. Устаткування безпеки.

10.1. Рекомендується застосування ременів безпеки складаються із двох плечових і одного поясного ременів, і що мають мінімум три, кріплення до кузова. Допускається застосування тільки ременів, що мають сертифікацію EC (знак «E» із цифрою в колі) т.зв. «клубних ременів» або ременів, що відповідають стандартам ФІА:

- 8853-1998,
- 8854-1998.

Використання таких ременів безпеки заборонено з сидіннями в спинці яких не передбачені місця для фіксації плечових ременів.

10.2. При установці сидінь спортивного типу дозволене використання тільки ременів безпеки, зазначених у п.10.1.

10.3. Обов'язкові захисні автомобільні або мотоциклетні шоломи, визнані ФІА або що мають сертифікацію EC (знак «E» із цифрою в колі). Дозволяється використання шоломів British Standard Intuition BS 6685 тип А. Застосування встатковувачів комбінезонів, як з діючої, так і із простроченої омологацією, а також комбінезонів для картингу бажано.

Автомобіль повинен бути укомплектований знаками аварійної зупинки, світло відбиваючим жилетом, медичною аптечкою, буксирним тросом довжиною від 4-х до 6-і метрів і вогнегасником з масою заряду не менш 4-х кг.