

УЗГОДЖЕНО:

Автомобільної Федерації України

«___»_____2010 р.

ЗАТВЕРДЖЕНО:

ЧМГО «Автомотоклуб «Гепард»

«___»_____2010 р.

II етап Національної гоночної серії

«Відкритий кубок Субару2010»

з ралі на серійних автомобілях

ралі «ВИСОКИЙ ЗАМОК»

ІНДИВІДУАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ

м.Львів

2010р.

ІНДИВІДУАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ

ЗМІСТ

Стаття

- I. Програма
- II. Організація
- III. Загальні характеристики
 - Статус ралі
 - Опис
 - Допущені автомобілі
 - Допущені учасники
 - Заявка на участь – внесення в список
 - Заявочні внески
 - Страхування
 - Зміни Регламенту – Доповнення
 - Застосування і тлумачення Регламенту
- IV. Загальні обов'язки
 - Екіпажі
 - Порядок старту – Емблеми - Номери
 - Контрольна Карта
 - Рух – Ремонт – Паливо
 - Реклама
- V. Проходження Ралі
 - Старт
 - Контролі - Загальні положення
 - Контроль Проходження (КП) - Контроль Часу (КЧ) – Виключення учасника змагання
 - Контроль перегрупування
 - Спеціальні ділянки (СД)
 - Закритий парк
- VI. Перевірки – Пеналізація
 - Перевірка перед стартом і під час змагань
 - Остаточний контроль
 - Зведена таблиця пеналізації
- VII Протести - Апеляції - Класифікація – Нагороди
 - Протести - Апеляції
 - Класифікація
 - Призи – Кубки

I. ПРОГРАМА :

Дата	Час	Подія та місто
Четвер, 17 червня	14:00	Публікація Регламенту.
Понеділок, 21 червня	12:00	Відкриття прийому заявок: rally.subary.ua
Понеділок, 12 липня	12:00	Закриття прийому заявок
Понеділок, 12 липня	18:00	Публікація списку заявлених учасників: rally.subary.ua
П'ятниця, 16 липня	17:00-20:00	Відкриття штабу ралі. (м.Львів, вул. Польова 2, Полігон Львівського автодорожнього технікуму) Адміністративна перевірка, передстартовий технічний контроль.
Субота, 17 липня	08:00-12:30 08:00-10:00 10:00-11:00 10:00-12:00 12:30 12:45-13:15 13:15-13:45 14:00 14:15 18:00 19:00	Штаб ралі (м.Львів, вул. Польова 2, Полігон Львівського автодорожнього технікуму) Адміністративна перевірка, передстартовий технічний та медичний контроль за розкладом: Класы A5, A6 Класы A7, A7+ Класы A8, Спорт Публікація стартової відомості. Розповсюдження Дорожньої книги ралі. Прибуття в передстартову зону. Урочисте відкриття змагань Старт першого автомобіля I етапу ралі Фініш останнього автомобіля I етапу ралі. Публікація неофіційної класифікації I етапу.
Неділя, 18 липня	08:00 08:00-09:00 08:30-09:00 09:30 16:00 18:00 18:30 19:30	Штаб ралі. Публікація стартової відомості на II етап Прибуття в передстартову зону. Передстартовий медичний контроль. Розповсюдження Легенди II етапу ралі. Старт першого автомобіля II етапу ралі. Фініш останнього автомобіля II етапу ралі. Публікація попередніх результатів. Публікація офіційних результатів. Урочисте закриття змагання та нагородження переможців..

Офіційна дошка оголошень: з 17:00 -16 липня до кінця змагання (м.Львів, вул. Польова 2, Полігон Львівського автодорожнього технікуму)

Додаткова офіційна інформація може розміщатися у містах старту,фінішу етапу та ЗП.

II. ОРГАНІЗАЦІЯ

СТАТТЯ 1

1.1. ВИЗНАЧЕННЯ:

Автомобільна Федерація України, ЧМГО Автомотоклуб «Гепард» спільно з Галицьким автомобільним клубом організує ралі: «Високий замок»-II етап Національної гоночної серії з ралі на серійних автомобілях «Відкритий кубок Субару 2010», яке відбудеться 17-18 липня 2010 року. Змагання проводяться у відповідності з МСК ФІА та НСК ФАУ та цим Регламентом, затвердженим ФАУ.

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

1.2.ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова: Кузьмін Павло

Члени Оргкомітету:- Єженков Сергій

- Корнієнко В`ячеслав
- Кузнецов Андрій
- Мазепа Геннадій
- Світличний Дмитро

Адреса постійного Секретаріату: НГС «Відкритий Кубок Субару»-м. Чернігів, вул. Магістратська,4 оф.33 тел.050-313-2697

1.3.ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ЗМАГАННЯ

Голова Колегії Спортивних Комісарів:
Спортивні Комісари:

Калниш Світлана м. Харків
Салюк Олександр м.Київ
Мичка Сергій м.Київ

№НК.22.001.10
№02.04.034.10
№ 02.04.024.10

Секретар Колегії Спортивних Комісарів:
Директор змагання:
Начальник безпеки та дієвності ралі:
Технічний Комісар:
Головний секретар змагання:
Головний хронометрист змагання:

1.4. СПОСТЕРІГАЧ ФАУ

Спостерігач ФАУ: Прізвище, Ім'я, (місто)

III. ЗАГАЛЬНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ

СТАТТЯ 2. СТАТУС ЗМАГАННЯ

Ралі «Високий замок» - II етап Національної гоночної серії з ралі на серійних автомобілях «Відкритий кубок Субару 2010». Свідоцтво Організатора № від 2010р.(буде вказано пізніше)

СТАТТЯ 3. ОПИС

Ралі включає трасу загальною довжиною 156 км, з якої 40 км додаткових змагань. Вона поділяється на 2 етапи. Розподіл маршруту, як і контроль часу, контроль проходження, періоди нейтралізації і т.і. включені у контрольну карту та Дорожню Книгу.

СТАТТЯ 4. ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ

4.1 До участі у НГС допускаються легкові автомобілі, що мають державну реєстрацію відповідають вимогам Правил Дорожнього руху України та вимогам «Технічного Регламенту НГС» (додаток № 1 до Загального Регламенту НГС ВКС-2010)

4.2 Автомобілі поділяються на класи:

клас	об'єм двигуна
Абсолютний залік	до 4500 см ³
A-5	до 1400 см3.
A-6	до 1600 см3.
A-7	до 2000 см3.
A-7+	до 3100 см3.
A-8	до 4500 см3.
Залік «СУБАРУ»	всі автомобілі ТМ «Субару»
Командний Залік	всі автомобілі

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

4.3 Якщо до участі у змаганні допущено менше 5 автомобілів у певному класі змагання у цьому класі вважається таким що не відбулося, а автомобілі рішенням Колегією Спортивних Комісарів переводяться до наступного вищого класу.

4.4. На автомобілях всіх класів в обов'язковому порядку з обох боків наносяться написи на крилах або на задніх бокових вікнах автомобілів: прізвище, ім'я водіїв, репродукції державного прапора України. Висота шрифту не менше 40 мм для написів на крилах, та не більше 100 мм для написів на вікнах. Інші написи і реклама - згідно НСК ФАУ.

СТАТТЯ 5. ДОПУЩЕНІ УЧАСНИКИ

5.1. До участі у ралі допускаються володарі ліцензій водія категорії «K1»; «Д6»; «Д-юніор»; «К-юніор», «К-Кандидат», виданих ФАУ та дійсних у поточному році, та які мають інші документи, згідно до Законів України, НСК ФАУ та інших регламентуючих документів ФАУ.

Особи, які не мають водійського посвідчення категорії «В» допускаються до участі у змаганні без права керування автомобілем на дорогах загального користування.

5.2. Екіпажі, до складу яких входять володарі ліцензій категорії «C0», «C1», «D0»; «D1» за узгодженням з Оргкомітетом НГС, можуть брати участь у заходах, включених у програму етапів НГС у тому числі з метою проведення показових (тренувальних) виступів. (п.3.2 Загального Регламенту НГС)

5.3. Водії, допущені згідно п.п.5.1., 5.2., можуть брати участь у ралі у індивідуальному заліку (абсолютний залік, залік ТМ «Субару», залік у класі) та входити до складу команд у заліку команд.

5.4. Під час керування і коли учасник - особа юридична, чи коли він не є членом екіпажу, всі його обов'язки і відповідальність покладаються повністю на першого водія, який декларований у заявці на участь у змаганні.

СТАТТЯ 6. ЗАЯВКА НА УЧАСТЬ. ВНЕСЕННЯ У СПИСОК.

6.1 Будь-яка особа, яка **бажає взяти участь у змаганні, повинна** подати заявку на участь, встановленого зразка, у Секретаріат змагання **до 12:00 години 12 липня 2010 на офіційному сайті реєстрації за адресою: rally.subaru.ua**

Внесення у Список Допущених учасників, видача стартових номерів, рекламних наклейок на автомобілі учасників після проходження адміністративної перевірки.

6.2 Жодних змін не може бути внесено в заявку на участь у змаганні, за винятком випадків передбачених цим Регламентом. Однак, до моменту перевірок учасники вільно можуть замінити задекларований автомобіль на інший того ж класу.

6.3 Після закриття прийому Заявок будь-які зміни учасників заборонені, але один член екіпажу може бути замінений, при згоді Організатора до закінчення адміністративних перевірок.

6.4 Якщо в момент передстартового контролю виявиться, що автомобіль не відповідає по своїй конфігурації заявленому в класі, цей автомобіль, за пропозицією технічного Комісара може бути переведено по рішенням Спортивних комісарів до іншого класу.

6.5 Поставивши свої підписи на офіційному бланку заявки на участь у змаганні, учасник, як і всі члени екіпажу, погоджуються з умовами змагання, та підкоряються тільки спортивній юрисдикції, визначеній НСК ФАУ та даним Регламентом.

6.6. Організатор має право відмовити у прийомі заявки без вказування причин (ст. 74 НСК ФАУ). Якщо організатор змагання відмовляє учаснику у прийомі його заявки, він повинен на протязі 48 годин повідомити про це учасника, який подав заявку (якщо необхідно, зробити це через ФАУ), а також проінформувати ФАУ.

6.7. Число учасників обмежується у 50 автомобілів (не менше 20 екіпажів).

6.8. Першочергово у список вносяться учасники, які приймали участь у етапах Національної Серії «Відкритий Кубок Субару 2010».

СТАТТЯ 7. ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ

7.1. Добровільний внесок на розвиток автомобільного спорту (заявочні внески) встановлені:

- а) за кожний екіпаж, який прийняв необов'язкову рекламу Організатора - **250 грн.;**
- б) за кожний екіпаж, який не прийняв необов'язкову рекламу Організатора: - **500 грн.**
- в) за кожную команду - **100 грн.**

7.2. Заявочний внесок буде повернено повністю:

- а) особам, заявки яких було повністю відхилено;
- б) у випадку коли змагання не відбулося.

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

7.4. Заявочні внески перераховуються на р/р у вигляді, який встановлює Організатор або готівкою під час реєстрації.

7.5. У разі невиконання учасниками вимог п. 6.1. Регламенту заявочні внески збільшуються на 50 %.

СТАТТЯ 8. СТРАХУВАННЯ

8.1. Організатор забезпечує екіпажу страховий захист від нещасних випадків на суму еквівалентну 5000 грн. на кожного.

8.2. Організатор забезпечує страхування екіпажу перед третіми особами з лімітом відповідальності 250 000 грн.

8.3. Організатор не відповідає за збитки та шкоду як по відношенню до водіїв і їх майну, так і за збитки, що заподіяні стороннім особам і їх майну.

8.4. У випадку аварії учасник і водій виконують вимоги Організатора та відмовляються від права на протест по відношенню до них.

СТАТТЯ 9. ЗМІНИ РЕГЛАМЕНТУ – ДОПОВНЕННЯ

9.1. Положення даного Регламенту можуть змінюватись тільки в межах ст. 66 та 141 НСК ФАУ.

9.2. Всі можливі зміни і додаткові положення оголошуються через Бюлетені, датовані і пронумеровані, які діють як складова частина даного Регламенту. Ці Бюлетені повинні бути надруковані на жовтому папері.

9.3. Ці бюлетені вивішуються у Секретаріаті, на дошці оголошень ралі. Одночасно, у найкоротший термін вони доводяться безпосередньо учасникам, і останні повинні підтвердити їх отримання під підпис, за винятком фізичної неможливості під час проходження змагань.

СТАТТЯ 10. ЗАСТОСУВАННЯ ТА ТЛУМАЧЕННЯ РЕГЛАМЕНТУ

10.1 Директор змагання застосовує даний Регламент та його положення під час проведення змагання. Однак, він повинен проінформувати Спортивних комісарів про всі важливі рішення, які він приймає, використовуючи загальну чи індивідуальну регламентацію змагань.

10.2. Всі протести по рішеннях передаються для вивчення Спортивним Комісарам.

10.3 Таке само всі непередбачені випадки вивчаються Спортивними Комісарами, які виключно мають право приймати рішення.

10.4 Для точної інтерпретації даного Регламенту необхідно застосовувати слова:

«учасник» – якщо володар ліцензії учасника не знаходиться в автомобілі, його функції виконує перший водій, володар ліцензії водія ФАУ;

«дорожній сектор» – маршрут між двома послідовними пунктами контролю часу. Швидкість на дорожньому секторі не є фактором визначаючим класифікацію.

10.5 Будь-яка неправильна, обманлива чи не спортивна дія, здійснена учасником або членом екіпажу, по відношенню до інших учасників змагань, по відношенню до суддів змагання та по відношенню до учасників дорожнього руху буде осуджена Спортивними Комісарами, які оголосять будь-яке можливе покарання, аж до **виключення**.

IV. ЗАГАЛЬНІ ОБОВ'ЯЗКИ

СТАТТЯ 11. ЕКІПАЖІ

11.1. Старт може дозволятися екіпажам, що складаються з двох осіб.

11.2. Два члени екіпажу вказуються як перший водій і другий водій (штурман).

11.3. Всі члени екіпажу, які мають водійське посвідчення, можуть керувати автомобілем під час змагання і повинні обов'язково володіти ліцензією водія ФАУ, дійсною в рік змагання.

11.4. Якщо один член екіпажу вибуває із змагань або третя особа допускається на борт автомобіля (за винятком випадку транспортування пораненого), екіпаж буде виключено з ралі.

СТАТТЯ 12. ПОРЯДОК СТАРТУ - ЕМБЛЕМИ – НОМЕРИ

12.1. Присвоєння стартових номерів здійснюється згідно класів в порядку, встановленому загальним регламентом НГС.

12.2. Старт дається згідно стартової відомості.

12.3. Початковий порядок старту залишається незмінним, доки не буде пройдено не менше, ніж 10% загального кілометражу ДЗ.

Потім порядок старту екіпажів може встановлюватись у відповідності з тимчасовою класифікацією, яка встановлюється в кінці попереднього етапу (у випадку неможливості встановлення цієї класифікації у бажаний час старт буде даватися у відповідності з порядком фінішу попереднього етапу).

12.4. Організатор надає кожному екіпажу емблему ралі і два панно з присвоєними номерами змагань.

12.5. Емблеми ралі повинні встановлюватися на видному місці спереду автомобіля протягом всієї тривалості змагань. Передня емблема в кожному випадку не повинна перекривати, навіть частково, номерний знак автомобіля під загрозою грошового штрафу (ст. 24).

12.6. Нумери змагань, які надаються Організатором, обов'язково повинні закріплюватися на кожній з двох передніх дверей автомобіля під час всієї тривалості змагання.

12.7. У будь-який момент змагання:

12.7.1. Відсутність хоча б одного номера змагання чи однієї емблеми ралі потягне за собою грошовий штраф (ст. 24);

12.7.2. Відсутність одночасно двох номерів змагань чи емблеми ралі потягне за собою **виключення** (ст. 24).

СТАТТЯ 13. КОНТРОЛЬНА КАРТА

13.1. На старті ралі кожен екіпаж отримує контрольну карту, на якій буде відмічено контрольний, плановий час проїзду дистанції між двома контрольними пунктами контролю часу. Ця карта повертається на контролі фінішу секції (етапу) і замінюється на нову карту перед стартом наступної секції (етапу). Екіпаж відповідає за свою контрольну карту.

13.2. Контрольна карта повинна бути в наявності і пред'являтися на будь-яку вимогу, особливо на всіх контрольних постах, де вона повинна пред'являтися особисто членом екіпажу для візування.

13.3. Будь-яке виправлення чи зміна, внесені у контрольну карту, потягнуть за собою **виключення**, якщо це виправлення чи зміна не затверджені відповідальною офіційною особою.

13.4. Відсутність візи будь-якого контрольного пункту або не подання контрольної карти на будь-якому контрольному пункті (часу або проходження), пункту перегрупування або фінішу потягне за собою пеналізацію, яка накладається рішенням КСК аж до **виключення**.

13.5. Картки ділянок додаткових змагань (ДЗ) є складовою частиною контрольної карти, і на них розповсюджується вищенаведена система покарань.

13.6. Подання контрольної карти на різних контролях і точність записів залишається на повній відповідальності екіпажів.

13.7. Екіпажу належить представляти у необхідний час свою контрольну карту відповідальній офіційній особі і перевіряти коректність відміток часу.

13.8. Тільки Комісару на пункті контролю дозволяється записувати час в контрольну карту від руки або з допомогою печатного апарату.

13.9. Будь-яка різниця між записами часу, внесеними в контрольну карту екіпажу і в офіційні документи ралі, буде об'єктом розслідування Спортивних Комісарів, які внесуть остаточне рішення.

СТАТТЯ 14. РУХ – РЕМОНТ

14.1. Під час всієї тривалості змагання екіпажі повинні точно дотримуватися Правил дорожнього руху України. Кожен екіпаж, який не дотримується цієї вимоги, понесе покарання передбачене нижче (див. ст. 24):

14.1.1. 1-е порушення: 100 грн.

14.1.2. 2-е порушення: 200 грн.

14.1.3. 3-е порушення: виключення.

14.2. Автоінспектори чи офіційні особи, які встановлюють порушення Правил дорожнього руху, допущені екіпажем, повинні це відмітити таким же чином, як це застосовується для інших учасників дорожнього руху.

14.3. У випадку, якщо вони приймуть рішення не зупиняти водія-порушника, вони можуть зробити запит на застосування покарань, передбачених індивідуальним Регламентом змагання, який передбачає, що:

14.3.1. Повідомлення про порушення доставляється офіційним шляхом у письмовій формі перед афішуванням поточної класифікації;

14.3.2. Протоколи повинні бути достатньо докладними, дозволяючи безсумнівно встановити водія-порушника, місце і час повинні остаточно уточнюватися;

14.3.3. Протоколи порушень не повинні викликати різні тлумачення.

14.4. Заборонено під загрозою виключення буксирувати, транспортувати чи штовхати автомобілі, якщо це застосовується не для того, щоб повернути їх на дорогу або звільнити її.

14.5. Екіпажу також заборонено під загрозою **виключення**:

14.5.1. Навмисно блокувати проїзд автомобілів-учасників змагання або перешкоджати обгону;

14.5.2. Вести себе, не дотримуючись спортивної етики.

14.6. На протязі всього ралі ремонт і заправка дозволені в будь який час крім часу перебування на трасі ДЗ. У всіх інших місцях окрім передбачених Регламентом зон «закритого парку» будь-який ремонт або заправка може виконуватись тільки бортовими засобами автомобіля і виключно екіпажем. За дотриманням цих приписів будуть слідувати судді і будь-яке порушення потягне за собою накладання санкцій аж до **виключення**.

СТАТТЯ 15. РЕКЛАМА

15.1. Учасникам змагання дозволяється вільно розміщувати будь-яку рекламу на своїх автомобілях при умові, що ця реклама:

а) відповідає вимогам МСК ФІА, НСК ФАУ, та інших регламентуючих документів ФІА та ФАУ;

б) дозволена законодавчими актами України;

в) не носить образливого характеру;

г) не займає місця, зарезервовані для емблем, номерів змагання та обов'язкової реклами Організатора;

д) не заважає видимості з місця водія.

15.2. Учасник змагання повинен розмістити на автомобілі обов'язкову та необов'язкову (якщо вона їм прийнята) рекламу Організатора до початку передстартового контролю. Необов'язкова реклама повинна бути розміщена у встановлених цим регламентом місцях.

15.3. Забороняється присутність на автомобілі емблем інших змагань.

15.4. Якщо реклама не відповідає вищевказаним вимогам, учасник **виключається** із змагання.

V. ПРОХОДЖЕННЯ ЗМАГАННЯ

СТАТТЯ 16. СТАРТ

Нагадування: Перед стартом Організатори можуть передбачити збір всіх автомобілів-учасників змагань у стартовій зоні при дотриманні умов, передбачених Регламентом. У цьому випадку треба уточнити пеналізацію (див. ст. 24) за запізнення на вході.

16.1. Екіпаж може ввійти в закритий парк старту за 10 хв. до свого часу старту.

16.2. Точний час старту фігурує у контрольній карті кожного екіпажу.

16.3. Кожне запізнення на старт змагання, етапу, секції чи парку сервісу буде каратися 10 сек. за кожну хвилину запізнення. При запізненні більше ніж на 15 хв. старт екіпажа буде відмінено.

16.4. Екіпажам, які мають 15 хвилин, щоб представитися на старті змагання, етапу або секції, якщо вони представилися у цей 15-хвилинний термін, точний час старту буде записано у контрольній карті. Між екіпажами повинен забезпечуватися мінімальний інтервал (одна хвилина).

16.5. Мінімальний інтервал між екіпажами у ралі - одна хвилина, для перших п'яти (рекомендовано - десяти) екіпажів - дві хвилини.

16.6. Екіпажі повинні під загрозою виключення здійснювати контроль свого проходження через всі пункти, вміщені в їх контрольних картах, і в порядку їх нумерації.

16.7. Ідеальний час проходження дистанції між двома пунктами вказано у контрольній карті.

16.8. Години і хвилини завжди вказуються від 00.01 до 24.00, причому враховуються тільки хвилини, що пройшли. Під час всієї тривалості змагання офіційний час буде Київський

16.9. Всі екіпажі отримають Легенду, у якій детально описується маршрут, по якому обов'язково необхідно проходити під загрозою виключення.

16.10. ОЗНАЙОМЛЕННЯ З ТРАСОЮ ЗМАГАНЬ ДО СТАРТУ, ЗАБОРОНЕНО ПІД ЗАГРОЗОЮ ВИКЛЮЧЕННЯ. (місця проведення ДЗ також є трасою змагань).

16.11. Протягом всього Змагання (дорожні секції, ДЗ) вводиться обов'язкове використання ближнього світла фар. У разі невиконання цього пункту накладається наступна пеналізація:

- перше порушення – 50 грн.
- друге порушення – 100 грн.
- третє порушення – 200 грн.

У разі систематичного невиконання, пеналізація накладається рішенням КСК аж до **виключення**.

У разі пошкодження фари або лампи яка унеможливує використання ближнього світла у двох фарах, повинна працювати ліва фара.

СТАТТЯ 17. КОНТРОЛІ - ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

17.1. Всі контролі, тобто контроль часу (КЧ) і проходження (КП) (у тому числі і раптовий контроль часу (РКЧ) і проходження), старту і фінішу додаткових змагань (ДЗ), контроль перегрупування або нейтралізації, будуть вказуватися за допомогою панно, стандартизованих ФАУ.

17.2. Початок зони контролю вказується за допомогою попереджувального знаку на жовтому фоні. На відстані приблизно 25 м місце розміщення контрольного поста позначене ідентичним знаком на червоному фоні. Кінець контрольної зони приблизно на 50 м далі, позначений за допомогою знаку на бежевому фоні з трьома поперечними чорними смугами.

17.3. Всі контрольні зони (тобто всі зони між першим жовтим попереджувальним знаком і останнім бежевим знаком з трьома поперечними смугами) розглядаються як «закритий парк» (ст. 21.1.2.).

17.4. Тривалість зупинки у кожній контрольній зоні не повинна перевищувати час, необхідний для виконання контролю.

17.5. Суворо заборонено під загрозою **виключення**:

17.5.1. В'їжджати у контрольну зону у напрямку, що не співпадає з передбаченим маршрутом ралі;

17.5.2. Повторно перетинати або повторно в'їжджати у контрольну зону, якщо у карті вже відмічено цей контроль.

17.6. Відповідальність за відмітку ідеального часу належить тільки екіпажу, який може подивитися на офіційний годинник, розташований на столі контролю.

17.7. Комісари на посту не можуть давати ніякої інформації по цьому відміченому ідеальному часові.

17.8. Контрольні пости починають функціонувати за 15 хвилин до ідеального часу проходження першого екіпажа.

17.9. Контрольні пости закінчують роботу через 15 хвилин після ідеального часу останнього автомобіля, збільшеного на запізнення, яке потягне за собою **виключення**, за винятком інших рішень Директора Змагання.

17.10. Екіпажі зобов'язані під загрозою **виключення**, що оголошується по рішенням Спортивних Комісарів, дотримуватися інструкцій Комісара кожного контрольного посту.

17.11. Розпізнавальними знаками Шляхових Комісарів і Начальників постів будуть яскраві жилети та бджі.

17.12 Режимна ділянка (РД).

17.12.1 Метою змагань з РД є проходження змагальної ділянки з відомою довжиною в зазначений час (норма часу). Точність вимірювань до 1 секунди.

17.13 Регулярність руху (РР).

17.13.1. Метою змагань з РР є проходження змагальної ділянки з заданою швидкістю та невідомим фінішем. Точність вимірювань до 1 хвилини.

17.13.2. Пункт старту РР позначено червоним знаком КП. На цьому пункті відмічається час проходження цього пункту у год. та хв.

17.13.2. Пункт фінішу РР об'єднано позначено червоним знаком КП. На цьому пункті відмічається час проходження цього пункту у год. та хв.

17.13.3 На основі часу отриманого між стартом та фінішем вимірюється швидкість руху екіпажу на РР. Пеналізується перевищення швидкості вираженої у часі (хв.). Пеналізація за кожну хвилину випередження складає 20 сек.

СТАТТЯ 18. КОНТРОЛЬ ПРОХОДЖЕННЯ (КП) - КОНТРОЛЬ ЧАСУ (КЧ) - ВИКЛЮЧЕННЯ УЧАСНИКА ЗМАГАННЯ – РАПТОВИЙ КОНТРОЛЬ ЧАСУ (РКЧ) – КОНТРОЛЬ ПДР

18.1. Контроль проходження (КП),

На цих контролях Комісари повинні просто візувати контрольну карту, як тільки вона їм буде надана екіпажем, але без відмітки про час проходження. КП позначено червоним знаком.

18.2. Контроль часу (КЧ)

На цих контролях Комісари Постів вказують у контрольній карті час її подання.

18.3. Процедура реєстрації

18.3.1. Процедура реєстрації починається в момент, коли автомобіль проходить вхідний знак зони контролю часу.

18.3.2. Між вхідним знаком зони і контрольним постом екіпажу заборонено робити будь-яку зупинку або застосовувати ненормально повільний темп руху.

18.3.3. Відмітка у карті може бути виконана, якщо 2 члени екіпажу і автомобіль знаходяться у контрольній зоні безпосередньо біля контрольного столу, при цьому одному члену екіпажу дозволяється вийти з автомобіля.

18.3.4. Час відмітки відповідає точному моменту, коли один з членів екіпажу подає контрольну карту Комісару Поста.

18.3.5. Комісар Поста записує у картку вручну або за допомогою печатного приладу точний час і тільки його.

18.3.6. Ідеальний час відмітки - це час, наданий для проходження сектора зв'язку, з часом старту на цей сектор; цей час виражається у хвилинах.

18.3.7. Екіпаж не підлягає ніякому штрафу при випередженні, якщо час входження автомобіля у контрольну зону відповідає проходженню ідеальної хвилини відмітки або попередньої хвилини.

18.3.8. Екіпаж не підлягає ніякому штрафу при запізненні, якщо час пред'явлення карти Комісару Поста відповідає проходженню ідеальної хвилини відмітки.

18.3.9. Наприклад, екіпаж, зобов'язаний пройти контроль о 18 год. 58 хв., буде визнаний у часі, якщо відмітка виконана між 18.58 хв. і 18 год. 58 хв. 59 сек.

Будь-яка відмінність між реальним часом відмітки і ідеальним часом відмітки буде пеналізовано:

а) будь-яке запізнення: 5 сек. за хвилину чи частку хвилини;

б) будь-яке випередження: 10 сек. за хвилину чи частку хвилини.

18.3.10. Екіпаж пеналізований за випередження, може бути нейтралізований на час, що необхідний йому для повернення до свого ідеального часу.

18.3.11. **Нагадування:**

а) Кожне відхилення від ідеального часу повинно потягти за собою покарання, щонайменше у два рази більше за випередження, ніж за запізнення.

б) При контролі часу прибуття в кінець етапу або в кінець змагання Організатори можуть дозволити екіпажам відмічатися наперед без пеналізації, забезпечивши, щоб це положення було викладено у Індивідуальному Регламенті чи у подальших доповненнях.

в) При контролі часу прибуття на КЧ, якщо на дистанції був пункт раптового контролю часу (РКЧ), норма часу на цей сектор збільшується на одну хвилину.

г) Випереджені норми часу на секторі на одну хвилину не пеналізується (пільгова хвилинка).

18.3.12. Нарешті, кожне недотримання екіпажем процедурних правил відмітки, визначених вище (і, зокрема, випадок входження у контрольну зону більше, ніж на одну хвилину раніше дійсного часу реєстрації), повинно стати предметом письмової доповіді Начальника контрольного посту Директору Змагання, яке передається у Колегію Спортивних Комісарів, яка накладає будь-які відповідні санкції.

18.4. Час старту із зони контролю

18.4.1. Якщо наступний сектор зв'язку не починається із ділянки ДЗ, то час відмітки, внесений у контрольну карту, є одночасно часом остаточного прибуття в сектор зв'язку і часом старту на наступний сектор.

18.4.2. Якщо контроль часу пов'язаний з контролем старту ділянки ДЗ, буде застосовуватися наступна процедура:

а) Два пости будуть включатися в одну контрольну зону знаки якої будуть розміщуватися таким чином:

А 1 - попереджувальний жовтий знак (початок зони);

А 2 - приблизно через 25 м червоний знак з циферблатом (пост КЧ);

А 3 - на дистанції від 50 до 200 м червоний знак з прапором (старт ДЗ);

А 4 - нарешті, далі на 50 м знак кінця зони контролю (три поперечні смуги на бежевому фоні).

в) На контролі часу прибуття в сектор зв'язку Комісар посту вписує в карту, з одного боку, час реєстрації екіпажа, з іншого боку, його попередній час старту для наступного сектора зв'язку. Останнє повинно забезпечити розрив у 3 хв., щоб екіпаж зміг підготуватися до старту. Крім того, у випадку проколу шини цьому екіпажу буде надано додатково максимум 3 хвилини. Час старту, призначений екіпажу після ремонту, повинен узгоджуватися з іншим екіпажем, що стартує перед ним з інтервалом, що відповідає його класифікації або його пріоритету.

с) Після відмітки на контролі часу екіпаж негайно направляється на старт ДЗ. Комісар, що очолює цей пост, запише у карту ДЗ час, передбачений для старту цієї ДЗ, який відповідає, як правило, попередньому часу старту для сектора зв'язку. Потім він дає старт екіпажу згідно регламентуючих процедур (ст. 20.4.).

д) Якщо у випадку інциденту існує відмінність між двома записами, приймається правильним час старту ДЗ, якщо інакше не вирішить Колегія Спортивних Комісарів.

18.5. Виключення учасника змагання

18.5.1. Будь-яке запізнення більше ніж на 15 хвилин від обов'язкового розкладу між двома контролями часу або запізнення більш ніж на 30 хвилин на кінець кожної секції і/чи етапу ралі або, крім того, загальне запізнення більш ніж на 30 хвилин, потягне за собою виключення учасника змагання.

18.5.2. Випередження ідеального часу не дозволяє в жодному випадку зменшувати запізнення, що тягне за собою виключення. Але штрафи за передчасну реєстрацію на пункті контролю часу не будуть братися до уваги при підрахунку максимального запізнення, яке тягне за собою виключення.

18.5.3. Час запізнення, що потягне за собою виключення, може збільшуватися у будь-який момент рішенням Колегії Спортивних Комісарів за пропозицією Директора Змагання. Екіпажі повинні інформуватися про це у можливо короткий термін.

18.5.4. **Виключення** учасника змагання при перевищенні максимально дозволеного запізнення може бути оголошене тільки у кінці секції або етапу.

18.6. Раптовий контроль часу (РКЧ).

На цьому контролі судді відмічають час проходження (год. хв.). Пункт позначено червоним знаком КП та обладнано годинником. Відмітка часу проходить у момент подачі КК суддям пункту РКЧ. В зоні видимості РКЧ заборонено ненормально повільний рух автомобіля або його зупинка. В такому разі буде відмічено час, коли судді побачили автомобіль. Запізнення на РКЧ не пеналізується, а випередження педалізується як випередження на КЧ.

18.7. Контроль ПДР.

На цьому контролі судді відмічають факт порушення ПДР. Пункт позначено червоним знаком КП.

СТАТТЯ 19. КОНТРОЛЬ ПЕРЕГРУПУВАННЯ

19.1. Зони перегрупування можуть помічатися в маршруті.

Цей контроль входу і виходу буде здійснюватися за загальними правилами, якими керуються контрольні пости (ст.ст. 17, 21).

19.2. Перегрупування служить для скорочення більш-менш значних інтервалів, які можуть створюватися між екіпажами внаслідок запізнень і/чи відмов. Отже, треба взяти до уваги час старту з перегрупування, не беручи до уваги час тривалості перегрупування.

19.3. По прибутті на контроль перегрупування екіпажі передають Комісару посту контрольну карту і, можливо, свої карти ДЗ. Вони отримують інструкції про свій час старту. Потім вони повинні негайно направити свій автомобіль прямо у закритий парк (ст. 21). Далі вони повинні заглушити свої

двигуни. Організатори можуть передати екіпажу нову контрольну карту як на в'їзді, так і на виїзді закритого парку.

19.4. Після перегрупування порядок старту такий же, як порядок загальної класифікації, встановлений після прибуття на це перегрупування. В іншому випадку автомобілі знову направляються у путь у відповідності з їх послідовністю прибуття. Ні в якому випадку не дозволяється брати до уваги тільки час, вказаний на ділянках ДЗ, а буде класифікація, встановлена з шляховими штрафами.

19.5. Рішення про включення перегрупування до складу Змагання приймає організатор етапу.

СТАТТЯ 20. ДОДАТКОВІ ЗМАГАННЯ (ДЗ)

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

20.2. До складу траси ралі на серійних автомобілях НГС допускається наступні види додаткових змагань (ДЗ):

- швидкісне маневрування (ШМ),
- Режимна ділянка (РД),
- Регулярність руху (РР)
- слалом (СЛ)

Допускаються застосування секретних трас.

20.2.1. 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.

20.2.2. 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 нормативна проходження таких змагань кожним екіпажем.

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

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

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

20.3.1. 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 секунди за кожен дотик. Екіпажу, який порушив порядок проходження ділянки ДЗ знімається з дистанції ДЗ.

20.4. Екіпажам під загрозою виключення заборонено рух у напрямку, протилежному руху на ДЗ.

20.5. Старт буде даватися з місця, двигун на лінії старту обов'язково повинен працювати. Екіпаж, що не може представити свій автомобіль з працюючим двигуном він буде оштрафований на 30 секунд.

20.6. Стрти ДЗ дається таким чином: на лінії старту суддя оголошує спочатку про 30 секундну готовність, а потім про 15 секундну готовність до старту. За 5 секунд до старту починає зворотній по секундний відлік та команду «Старт».

20.6.1. Як тільки автомобіль з екіпажем на борту зупиниться біля старту, Комісар посту запише у карті час, передбачений для старту цього автомобіля (години і хвилини). Він передасть контрольну карту екіпажу і оголосить йому голосно 30 сек., 15 сек., 10 сек. і останні 5 секунд одна за одною.

20.6.2. Після закінчення останніх 5 секунд буде подано сигнал старту, після якого негайно повинен стартувати автомобіль.

20.6.3. Сигналом старту є сигнал рукою судді старту або сигнал стартового світлофору. За 5 сек. червоне світло, в момент дозволу старту – зелене світло.

20.7. Старт ДЗ у час, вказаний у контрольній карті, може затриматися Комісаром посту тільки у випадку форс-мажорних обставин.

20.8. У випадку запізнення екіпажу на старт, Начальник посту запише новий час старту, а запізнення на старт буде розглядатися як запізнення, записане у секторах зв'язку.

20.9. Учасник, який допустив фальстарт, а саме старт, здійснений до сигналу, поданого Комісаром, буде пеналізований на 5 секунд за перший фальстарт в гонці, 15 секунд – за другий, 30 секунд – за третій. Ці штрафи не виключають більш серйозних санкцій, які можуть накладатися Колегією Спортивних Комісарів, і, зокрема, у випадку повторення.

20.10. Фініш додаткових змагань типу швидкісне маневрування або слалом – базою автомобіля. Хронометраж буде здійснюватися на лінії фінішу за допомогою хронометра або реєстраційного апарата, який повинен обов'язково мати печатний пристрій, та точність вимірювання до 0.1 секунди. Хронометраж зупиняється при перетинанні лінії фінішу переднім бампером автомобіля.

20.11. Екіпаж повинен зупинитися на контрольному посту (пункт «СТОП»), позначеному червоним знаком «STOP», щоб зробити запис у хронометражній карті свого часу фінішу (години, хвилини, секунди та десяті долі секунди).

Якщо хронометристи не можуть повідомити негайно точний час фінішу відповідальним Комісарам, останні тільки проставляють свою візу у картці екіпажа, і запис часу буде виконано на наступних постах контролю, нейтралізації або перегрупування.

20.12. Якщо з вини екіпажу запис часу не буде виконано, буде застосовуватися приблизно таке покарання:

20.12.1. На старті: рішення КСК аж до **виключення**.

20.12.2. На фінішу (пункт «СТОП»): рішення КСК .

20.13. 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.

20.13.1. На ділянках ДЗ де проводиться змагання з регулярності руху заліковим часом є різниця між заданим часом та фактичним часом, який показав екіпаж. Заборонена зупинка в зоні прямої видимості фінішу ділянки регулярності руху. Нарахування штрафного часу відбувається відповідно до Статті 24 даного регламенту.

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

20.13.3. Якщо екіпаж знято з дистанції ДЗ згідно пункту 20.3.1., 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.

20.14. Під час змагальної ділянки обслуговування заборонено. Будь-яке порушення буде пеналізовано Колегією Спортивних Комісарів аж до **виключення**..

20.15. Стартові інтервали ділянок ДЗ повинні відповідати інтервалам, передбаченим для старту даного етапу.

20.16. Кожен екіпаж, що відмовився стартувати на старті ДЗ у час і у черговості, які йому приписані, буде оштрафований Колегією Спортивних Комісарів щонайменше (на 5 хвилин), аж до **виключення**, якщо цього запросить Директор Змагання, незалежно від того, чи пройдена ділянка ДЗ, чи ні.

20.17. Кожен екіпаж, який не в змозі стартувати на протязі 20 секунд після сигналу старту, повинен бути виштовханим з метою очистити хронометражну зону і буде пеналізовано Колегією Спортивних Комісарів аж до **виключення**.

20.18. Переривання ділянки ДЗ:

20.18.1. Коли проходження ділянки 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.

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

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

20.18.4. 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.

20.18.5. Нарешті, будь-який екіпаж, відповідальний за зупинку гонки, у жодному разі не зможе мати з цього вигоди. Цьому екіпажу присвоюється фактичний час, реалізований їм у гонці, якщо він вище фіктивного часу, присвоєного іншим екіпажам.

20.19. Безпека учасників:

20.19.1. В кожному автомобілі, що бере участь у змаганні повинен бути червоний трикутник світловідбивач, який, у випадку зупинки автомобіля на ділянці ДЗ, повинен бути негайно встановлений членом екіпажу в добре видимому місці не менш ніж за 50 метрів позаду автомобіля з метою попередження наступних екіпажів.

20.19.2. У випадку аварії без потерпілих, що потребують термінової медичної допомоги, знак „ОК” з легенди повинен бути якісно показаний як мінімум трьом наступним.

20.19.3. Екіпаж повинен зупинитись біля автомобіля, що потерпів аварію у тому випадку, коли її наслідки невідомі (відсутній знак „ОК”(„+”) або не виставлено червоний трикутник). У цьому випадку буде застосовано п.20.17. Регламенту.

20.19.4. Будь-який екіпаж, що порушив пункти 20.19.1. та 20.19.2., буде покараний грошовим штрафом, розмір якого встановлять спортивні комісари.

20.20. Для зменшення швидкості руху будуть встановлені ретардери у вигляді коліс.

СТАТТЯ 21. ЗАКРИТИЙ ПАРК

21.1. Автомобілі підкоряються правилам закритого парку:

21.1.1. Від їх входу у зону парку, старту, якщо вона існує, перегрупування або кінця етапу і до їх старту з цих зон (ст. 19.4);

21.1.2. Від їх входу в зону контролю і до їх старту з неї (ст.ст. 17.3; 18.2; 20.9).

21.1.3. Протягом 30 хвилин від їх прибуття в кінець змагання.

21.2. Ремонт

21.2.1. Під час знаходження у закритому парку заборонено під загрозою виключення виконувати ремонт або заправку.

21.2.2. Проте, якщо Технічні Комісари встановлять, що автомобіль припустимо знаходиться у стані, несумісному з нормальним шляховим використанням, вони повинні негайно інформувати Директора Змагання, який може вимагати привести її у справний стан.

21.2.3. У цьому випадку хвилини, використані для виконання втручання, будуть розглядатися як стільки ж хвилин зареєстрованого запізнення у сектор зв'язку. Вони будуть також прийняті до уваги при підрахунку часу виключення. Тому час, використаний для ремонту, не може перевищувати часу **виключення**. Якщо цей час закінчиться, буде оголошено **виключення**.

21.2.4. І нарешті, щоб не дозволити екіпажу старатися нагнати своє запізнення після ремонту, екіпаж отримує новий час старту.

21.3. Як виняток, з режиму закритого парку, але під контролем відповідних офіційних осіб, дозволяється екіпажу у зоні старту, перегрупування чи кінця етапу (ст. 21.1):

21.3.1. Замінювати пробите чи не придатне колесо бортовими засобами.

21.3.2. Замінювати лобове скло з можливо сторонньою допомогою.

21.3.3. Якщо, для того, щоб замінити скло, необхідно виправити кузов застосовується ст. 21.2.3.

21.3.4. Ці роботи повинні бути повністю закінченими до часу старту, у іншому випадку перевищення часу потягне за собою штраф на таких же умовах, як це передбачено ст. 21.2.3. і ст. 21.2.4.

21.4. Після встановлення свого автомобіля у закритий парк водії негайно залишають зону закритого парку, і ніхто з членів екіпажу не може увійти до нього знову.

21.5. Для того, щоб виїхати із закритого парку старту, перегрупування або кінця етапу (ст. 21.1.1.), екіпажу буде дозволено увійти у зону за 10 хвилин до їх часу старту.

21.5.1. Дозволяється використання додаткового акумулятора для запуску двигуна автомобіля в закритому парку.

21.6. Якщо автомобіль не може рухатися сам:

21.6.1. На вході чи виході зони старту, перегрупування, кінця етапу або контролю часу, він може бути виштовханий офіційними особами поста і/чи членами присутніх екіпажів.

21.6.2. На старті ДЗ, він буде виключений.

21.7. Будь-яке порушення режиму закритого парку буде пеналізовано Колегією Спортивних Комісарів аж до **виключення**.

VI. ПЕРЕВІРКИ – ПЕНАЛІЗАЦІЯ

СТАТТЯ 22 ПЕРЕВІРКИ ПЕРЕД СТАРТОМ І ПІД ЧАС ЗМАГАННЯ.

22.1. Кожен екіпаж, що бере участь у змаганні, повинен представлятися укомплектованим зі своїм автомобілем на перевірки, передбачені програмою змагань.

22.2. Будь-який автомобіль, який буде представлено для перевірки із запізненням більше граничного, передбаченого індивідуальним Регламентом змагання, не буде допущений до старту, за винятком випадків форс-мажорних обставин, визнаних Колегією Спортивних Комісарів.

22.3. Екіпаж повинен надати технічний паспорт. У випадку ненадання цих документів Спортивні Комісари можуть відмінити старт.

22.4. Після технічної перевірки, у випадку невідповідності автомобіля, Спортивні Комісари можуть дати строк для приведення у відповідність цього автомобіля.

22.5. Старт кожного невідповідного автомобіля буде відмінено.

22.6. Буде проводитися:

22.6.1. Ідентифікація екіпажа: кожен член екіпажа повинен мати документ з фотокарткою, що засвідчує його особу.

22.6.2. Ідентифікація автомобіля, шасі і блока двигуна, які можуть піддаватися у будь-який момент маркуванню за розпорядженням Організаторів.

22.7. Будь-який автомобіль, допускається до старту, повинен бути обов'язково обладнаний усіма засобами безпеки згідно правил дорожнього руху України. Старт буде заборонено будь-якому автомобілю, який не відповідає вимогам ПДР України.

22.8. У випадку якщо відмітки ідентифікації (ст. 22.7, 22.8) буде зроблено, екіпажу належить піклуватися під свою відповідальність про них (відмітки), збереження до кінця змагання; їх відсутність потягне за собою **негайне виключення**.

22.9. У будь-який момент на протязі змагання можуть виконуватися перевірки як членів екіпажу, так і автомобілів. Учасник несе відповідальність у будь-який момент змагання за технічну відповідність свого автомобіля під загрозою **виключення**.

22.10. Кожен встановлений обман, зокрема факт надання підправленої відмітки ідентифікації, потягне за собою виключення екіпажу, а також кожного учасника чи екіпажа, що допомагали або полегшували здійснення порушення; за це можливе застосування більш значних санкцій.

СТАТТЯ 23. ОСТАТОЧНИЙ КОНТРОЛЬ

23.1. З моменту свого фінішу (прибуття) кожен екіпаж заводить свій автомобіль у закритий парк. Там буде здійснено швидкий контроль автомобіля:

23.1.1. Його відповідність тому, що надавався при перевірці на старті;

23.2. Відсутність однієї з ідентифікаційних відміток, передбачених у ст. 22.6, потягне за собою виключення.

23.3. Повна і детальна перевірка, яка допускає демонтаж автомобіля, для екіпажів, які зайняли перші місця у загальній класифікації і/чи у кожній групі, як і можливо будь-якого іншого автомобіля, може проводитися за розпорядженням Спортивних Комісарів, які діють на власний розсуд, або внаслідок протестів, або за рішенням Директора Змагання.

23.4. У випадку, якщо згадуваний демонтаж буде наслідком протесту, гарантійний внесок (заставка) на суму 2000грн , що покриває всі видатки, що стосуються цього демонтажу, повинен попередньо внести протестуючий. Якщо протест виявиться обґрунтованим, цей внесок буде повернено протестуючому. Видатки, що стосуються демонтажу, відносяться на рахунок порушника.

СТАТТЯ 24. ЗВЕДЕНА ТАБЛИЦЯ ПЕНАЛІЗАЦІЇ

Стаття, пункт	Зміст	Відміна старту	Виклю чення	Штраф	
				Час	Гроші
11.1	Старт не буде дозволено	*			
16.3		*			
22.2/4-7		*			
11.4	Виключення Учасника із змагання		*		
12.7.2			*		
13.3/4/5			*		
14.1.3.;14.4.;1 4.5.;14.6			*		
16.3/6/9/11			*		
17.5;18.5			*		
20.3/4/ 12.1			*		
20.14/16/17			*		
21.2.1./6.2/7			*		
21.2.3; 21.3.4			*		
22.8/9/ 10			*		
23.2			*		
16.3	Старт – за кожну хвилину до допустимого обмеження			10 с.	
16.11	Перше порушення				50 грн
16.11	Друге порушення				100 грн
16.11	Третє порушення				200 грн
Контроль часу:					
18.3.9a	За кожну хвилину запізнення			5 с.	
18.3.9б	За кожну хвилину випередження			10 с.	
18.3.9a/9б	За кожну хвилину понад 8 хв. Нейтралізацію			5 с.	
Додаткові змагання:					
20.3.1	За кожен дотик до маркера на ділянці ШМ або СЛ			5 с.	
20.8	За кожну хвилину запізнення			10 с.	
20.9	Фальстарт			5 с.	
20.10	Невиконання фінішу базою			10 с.	
20.13	За кожну секунду			1 с.	
20.13.1	Відхилення від нормативу РР до 30 с., за кожну секунду			1 с.	
20.13.1	Відхилення від нормативу РР від 30 с. до 1 хв., за кожну секунду			0,5 с.	
20.13.1	Відхилення від нормативу РР понад 1 хв., за кожну секунду			0,1 с.	
20.13.1	Зупинка в зоні видимості фінішу РР			30 с.	
20.13.2	За кожну секунду відставання від заданого часу			1 с.	
20.16	Відмова стартувати вчасно і згідно послідовності			5 хв.	
21.2.3	Ремонт у закритому парку за кожну хвилину			10 с.	
20.5\21.6.1.	Старт з непрацюючим двигуном на виході з зони старту, перегрупування контролю часу або в кінці етапу			30 с.	
12.5	За кожний закритий номерний знак				50 грн.
12.7.1.	За одну відсутню емблему ралі				100 грн
12.7.1	За один відсутній номер змагання				50 грн.
14.1.1.	ПДР - 1-е порушення				100 грн.
14.1.2.	ПДР – друге порушення				200 грн.
16	Порушення правил зони старту				100 грн
Штрафи, залишені у розпорядженні Колегії Спортивних Комісарів					
10.7	Неправильна, обманна чи неспортивна дія				

13.4	Відсутність візи будь-якого контрольного пункту або не подання контрольної карти
14.6	Порушення заборони сервісу
16.11	Навмисного невиконання пункту
17.10	Недотримання інструкції Комісарів (офіційних осіб)
18.3.12	Недотримання процедурних правил відмітки
20.9	Повторний фальстарт (ДЗ)
20.12.1	Контрольна карта не відмічена на старті
20.12.2	Контрольна карта не відмічена на фінішу
20.14	Обслуговування під час змагальної ділянки
20.16	Повторна відмова стартувати вчасно і згідно послідовності
20.17	Не в змозі стартувати
21.7	Порушення режиму закритого парку
22.3	Відсутність документів (технічний паспорт и т.д.)

VII. ПРОТЕСТИ - АПЕЛЯЦІЇ - КЛАСИФІКАЦІЇ – НАГОРОДИ

СТАТТЯ 25. ПРОТЕСТИ – АПЕЛЯЦІЇ

25.1. Кожен протест повинен подаватися у відповідності з умовами Національного Спортивного Кодексу (ст. 171 МСК ФАУ).

25.2. Будь-який протест може подаватися у письмовій формі і передаватися Директору Змагання разом із сумою 100 грн., яку не буде повернено, якщо протест виявиться необґрунтованим.

25.3. Якщо протест вимагає демонтажу різних частин автомобіля, протестуючий повинен, крім того, внести гарантійний внесок:

25.3.1. 1000 грн. за протест, що стосується тільки окремої частини автомобіля (двигуна, трансмісія, управління, гальмівна система, електрообладнання і т. і.);

25.3.2. 2000 грн. за протест, що стосується всього автомобіля.

25.4. Затрати, викликані роботами і транспортуванням автомобіля, буде віднесено за рахунок протестуючого, якщо протест не підтвердиться, і за рахунок учасника, вказаного у протесті, у іншому випадку.

25.5. Якщо протест не підтверджується, і якщо затрати, викликані протестом (перевірка, транспортування та ін.) перевищують гарантійний внесок, різниця буде покрита за рахунок протестуючого. Але якщо вони (затрати) нижчі, йому буде повернуто різницю.

25.6. Учасники можуть подавати апеляції у ФАУ проти прийнятих рішень згідно з Розділом XIII Національного Спортивного Кодексу ФАУ.

СТАТТЯ 26. КЛАСИФІКАЦІЯ

26.1. Штрафи виражаються у годинах, хвилинах і секундах. Остаточна класифікація встановлюється додаванням часу, реалізованого у додаткових змаганнях з штрафами, отриманими у секторах зв'язку, і з будь-якими іншими штрафами, вираженими у часі. Той хто досягне загального меншого часу, буде оголошений переможцем загальної класифікації, наступний буде другим і так далі. Класифікації по групах і класах будуть встановлюватися таким же чином.

26.2. У випадку рівності буде оголошено переможцем того, хто реалізував кращий час під час першого додаткового змагання. Якщо цього не достатньо, то буде братися до уваги час 2-ої, 3-ої, 4-ої додаткових змаганнях. Це правило може застосовуватися у кожен момент змагання.

26.3. Результати оголошуються згідно Програми змагання. Місце і час оголошення повинні чітко визначатися Індивідуальним Регламентом.

26.4. Класифікація є офіційною наприкінці змагання і остаточною через годину після оголошення результатів.

26.5. В кінці етапів можуть публікуватися часткові офіційні класифікації. Місце і час оголошення цих класифікацій повинні уточнюватися у Індивідуальному Регламенті змагання.

26.6. При дотриманні подвійної умови:

26.6.1. Інтервал між етапами повинен бути достатньо значним, щоб дозволити дотримання процедурних правил стосовно строків подання протестів по класифікаціях (ст. 174 НСК ФАУ);

26.6.2. Повинно чітко уточнюватися у Індивідуальному Регламенті змагання, що такі класифікації будуть розповсюджені. Ці класифікації стають остаточними через 1 годину після оголошення частин, які використовуються при складанні цих класифікацій. Ці частини, і тільки вони, вже не можуть стати предметом будь-яких подальших протестів, коли офіційна класифікація опублікована наприкінці змагання.

26.7. Факультативно і незалежно від загальної класифікації ралі може встановлюватися будь-яка інша класифікація.

26.7.1. Всіх водіїв, які не входять у списки Пріоритету ФАУ.

26.7.2. Всіх водіїв, що виступають під своїм особистим іменем на автомобілях, що їм належать.

26.7.3. У цьому випадку перед стартом буде складатися список екіпажів, допущених у цю класифікацію.

26.7.4. Спірні випадки будуть розглядатися Колегією Спортивних Комісарів, яка буде вирішувати безапеляційно.

26.8. Таким же чином може бути передбачений Кубок Дизеля, що призначається для автомобілів з дизельним двигуном, належним чином заявлених у ралі; класифікація цього Кубка вибирається із загальної класифікації всіх груп, разом узятих.

СТАТТЯ 27. ПРИЗИ – КУБКИ

27.1. Перелік призов і кубків буде оголошений перед стартом ралі.

27.2. Інші нагороди: Організатор має право затверджувати додаткові призи та кубки.

27.3. Кубки Виробників, ФАУ і Спортивних Організацій будуть присвоюватися тільки тоді, коли будуть стартувати щонайменше 3 команди для кожного Кубка.

27.4. Вручення нагород відбудеться згідно Програми ралі.