



АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ

МО ФАУ

«КИЇВСЬКИЙ ОБЛАСНИЙ
СПОРТИВНО-ТЕХНІЧНИЙ КЛУБ»

ОРГАНІЗАТОР

Підприємство
«Автодром Чайка»
ЦК ТСО України

ДИРЕКЦІЯ ФАУ



ІНДИВІДУАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ

традиційне ралі на серійних автомобілях

«ЧАЙКА»

24 листопада 2012 року

м. КИЇВ

ЗМІСТ ДОКУМЕНТУ

1.	ПРОГРАМА ЗМАГАННЯ	3
2.	СХЕМА РУХУ	4
3.	ОРГАНІЗАЦІЯ ЗМАГАННЯ	5
4.	ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ	5
5.	ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ЗМАГАННЯ	5
6.	ТРАСА ЗМАГАННЯ	5
7.	ЗАЯВКИ НА УЧАСТЬ ТА ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ	5 – 6
8.	УЧАСНИКИ	6
9.	ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ	6
10.	ПРОХОДЖЕННЯ РАЛІ	7 – 10
	ПЕРЕВІРКИ ПЕРЕД СТАРТОМ І ПІД ЧАС ЗМАГАННЯ	7
	ОЗНАЙОМЛЕННЯ	7
	СТАРТ	7 – 8
	КОНТРОЛЬ – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	8
	КОНТРОЛЬ ЧАСУ (КЧ)	8 – 9
	ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТ	9
	ДОДАТКОВІ ЗМАГАННЯ	9 – 10
11.	ЗАКРИТИЙ ПАРК	10
12.	КОНТРОЛЬНА КАРТА	10
13.	СПОРТИВНІ НОМЕРИ	10
14.	РЕКЛАМА	10 – 11
15.	СТРАХУВАННЯ	11
16.	КЛАСИФІКАЦІЯ. ПОРЯДОК НАРАХУВАННЯ ОЧКІВ. РОЗПОДІЛ МІСЦЬ	11
17.	СУДДІВСТВО ЗМАГАНЬ	11
18.	ПРОТЕСТИ І АПЕЛЯЦІЇ	11 – 12
19.	ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ	12
20.	ПЕНАЛІЗАЦІЇ	13 – 14
	ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	13
	ПЕРЕВІРКИ ПЕРЕД СТАРТОМ І ПІД ЧАС ЗМАГАННЯ	13
	КОНТРОЛЬНІ ПУНКТИ	13
	ДОДАТКОВІ ЗМАГАННЯ – ЗМАГАЛЬНІ ДІЛЯНКИ	13 – 14
	ДОРОЖНІ СЕКЦІЇ	14
	ЗАКРИТИЙ ПАРК	14
	КОНТРОЛЬНА КАРТА	14
21.	ЗАГАЛЬНІ ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО АВТОМОБІЛІВ	15 -16

1. ПРОГРАМА ЗМАГАННЯ

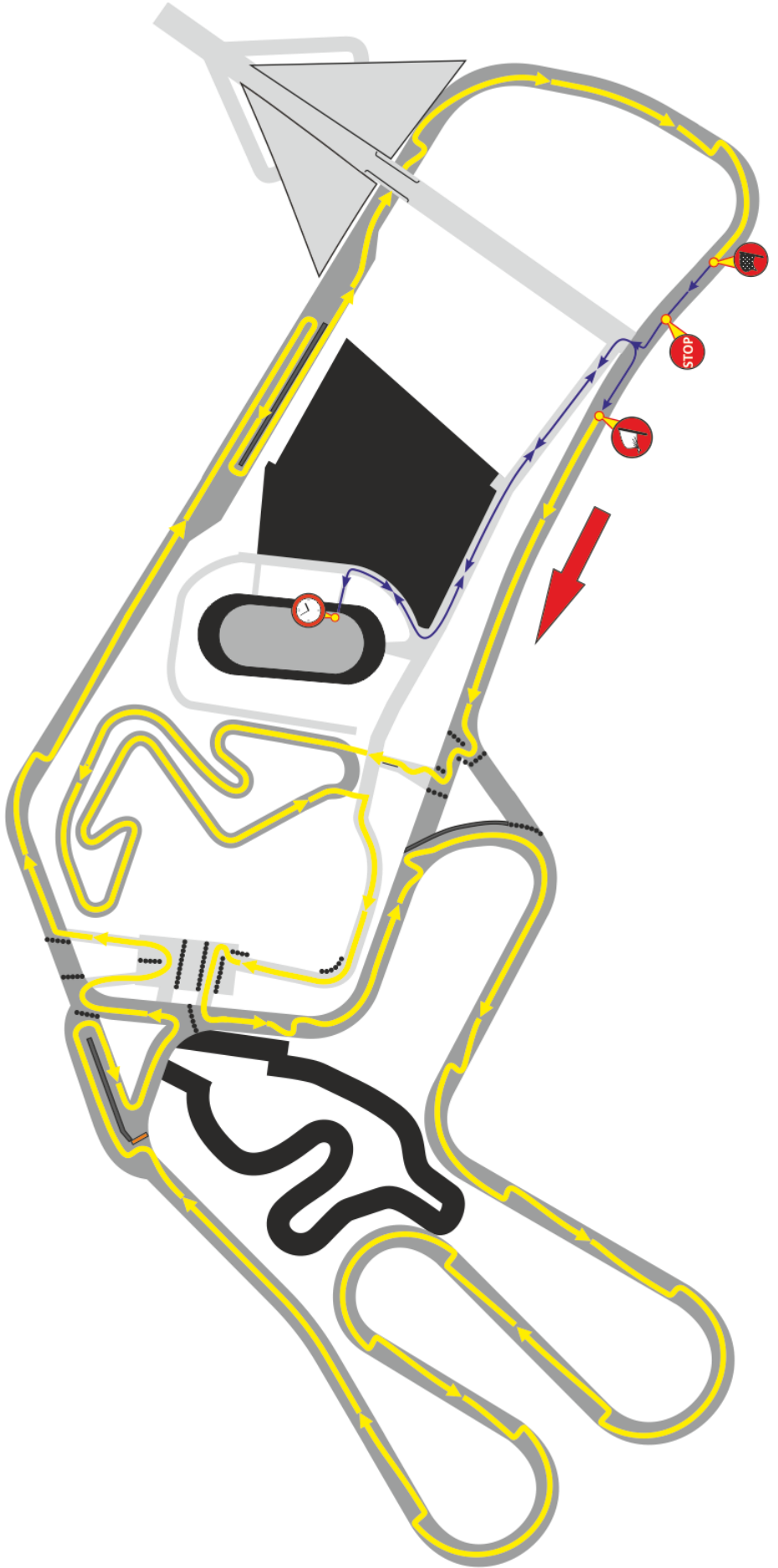
Вівторок	6 листопада	12:00	Відкриття прийому заявок
П'ятниця	23 листопада	18:00	Закриття прийому заявок
		20:00	Публікація списку попередньо заявлених екіпажів
П'ятниця	23 листопада	15:00 – 18:00	Адміністративна перевірка Технічна інспекція
Субота	24 листопада	08:00	Відкриття в'їзду в закритий парк ралі
		09:00	Закриття в'їзду в закритий парк ралі
		09:30 – 10:30	Ознайомлення з трасою ралі
		09:30 – 10:00	1 проїзд
		10:00 – 10:30	2 проїзд
		10:30 – 11:30	Медичний контроль
		10:45	Паблікація стартової відомості
		11:00	Старт першого автомобіля
		15:30	Фініш ралі 1-м учасників (не пізніше)
		16:45	Публікація попередньої офіційної класифікації ралі
		17:00	Публікація офіційної остаточної класифікації ралі
	17:30	Нагородження переможців ралі	
ШТАБ РАЛІ		Підприємство «Автодром Чайка» ЦК ТСО України	
ПРЕС-ЦЕНТР		Петропавлівська Борщагівка, вул. Антонова 2	
ОФІЦІЙНА ДОШКА ОГолошень		Телефон/Факс: +380 /44/ 423-73-20	
		Електронна пошта: info@chayka-ring.com	
		Веб-сайт: rally.chayka-ring.com	
Локації:	23 листопада	18:00	Дирекція автодрому, 2-й поверх
	24 листопада	08:00 – 17:30	Сервісний парк



ТСО УКРАЇНИ
Ралі на серійних автомобілях «Чайка»



RALLY.CHAYKA-RING.COM



3. ОРГАНІЗАЦІЯ ЗМАГАННЯ

Підприємство «Автодром «Чайка» ЦК ТСО України організує змагання з ралі на серійних автомобілях, яке відбудеться 24 листопада 2012 року. Змагання проводяться у відповідності з процедурними нормами та ін. вимогами та правилами МСК ФІА та НСК ФАУ та цим Регламентом, затвердженим ФАУ.

Свідоцтво організатора змагання № _____ від " __ " _____ 2012 року.

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 та цим Регламентом.

4. ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ

Голова: Протасов Андрій
Члени Оргкомітету: Пшенишнюк Алла, Трофимчук Михайло
Електронна пошта: info@chayka-ring.com
Телефон/Факс: +380 /44/ 423-73-20

5. ОФІЦІЙНІ ОСОБИ ЗМАГАННЯ

ПОСАДА	ПРИЗВИЩЕ, ІМ'Я	МІСТО	№ ЛІЦЕНЗІЇ
Голова Колегії Спортивних Комісарів	Протасов Леонід	Київ	
Спортивний комісар	Нурудінов Абукалсін	Київ	
Спортивний комісар	Жирихін Сергій	Київ	
Директор змагання	Кулаков Олександр	Київ	
Начальник безпеки	Бондар Андрій	Київ	
Технічний комісар	Остроушко Павло	Київ	
Головний секретар	Хмельницька Тетяна	Київ	
Головний хронометрист	Чебаненко Валерій	Київ	

6. ТРАСА ЗМАГАННЯ

Загальна дистанція ралі складається з **4-ох секцій та загальної дистанції у 30км**. Тип покриття – асфальт.

В трасу змагання включено:

- ділянки швидкісного маневрування «ЧАЙКА», які прокладено по кільцевій, картинговій трасах та сервісним дорогам на території автодрому «Чайка»

7. ЗАЯВКИ НА УЧАСТЬ ТА ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ

Після затвердження у встановленому порядку Індивідуального Регламенту Організатор змагання публікує на офіційному Інтернет-сайті ралі (RALLY.CHAYKA-RING.COM) Індивідуальний регламент та офіційну форму для заявки на участь.

Заповнену форму заявки учасник висилає Організатору у порядку, встановленому у Індивідуальному Регламенті. В день проведення змагання заявки будуть прийматися лише за умови наявності вільних місць.

При реєстрації участь підтверджується офіційною формою. Форма заявки заповнюється друкованими літерами. Заявка, що не вміщує повної інформації або має неточні відомості – відхиляється. Повні списки заявлених учасників зі стартовими номерами публікуються офіційними особами змагання після закінчення адміністративної перевірки.

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

Організатор має право відмовити у прийомі заявки без вказування причин (ст. 74 НСК ФАУ).

Максимальна кількість учасників – 100.

Заявки на участь надсилати з 12:00 06/11/2012 до 19:00 23/11/2012:

- за допомогою електронної пошти на адресу: info@chayka-ring.com
- факсом: +380 /44/ 423 73 20

Для забезпечення проведення змагання учасники вносять Організатору добровільні внески на розвиток автомобільного спорту (Заявочні внески) відповідно до дати подання заявки на участь у розмірі:

Статус заявника	До 21 листопада, 12:00	До 23 листопада, 12:00	після 23 листопада, 12:00
Член клубу МО ФАУ КОСТК	500 грн	600 грн	700 грн
Загальні підстави	600 грн	700 грн	800 грн

- Другий склад на одному й тому ж автомобілі – 400 грн.
- Клубна заявка - 300 грн

Заявочний внесок можливо сплатити готівкою у бухгалтерії організатора або за безготівковим розрахунком.

РЕКВІЗИТИ:

Громадська організація «Товариство сприяння автотоспорту України» (ТСАМСУ)

Розрахунковий рахунок 26001901323467

ЗАТ «ОТП Банк», МФО 300528, ЗКПО 33661349

Призначення платежу: «Благочинний внесок, Прізвище Імя По-Батькові першого водія, без ПДВ»

Клубні заявки затверджені форми подаються при реєстрації з числа водіїв, попередньо заявлених, та повинні включати в себе: назву і дату змагання, відомості про водіїв: прізвище, ім'я, номер ліцензій водія, клас, марку модель автомобіля, прізвище, ім'я, номер ліцензії та підписи учасника.

Забороняється допуск до участі у змаганні учасників, які не пройшли адміністративної та технічної перевірок

Присвоєння стартових номерів здійснюється Організатором змагання.

8. УЧАСНИКИ

До участі у всіх залікових класах допускаються володарі національних ліцензій водія категорії «С0», «С1», «Д0», «Д1», «Д2», «Д3», «К1», «Д6» та учасника категорії «К1» та «Н1», виданих ФАУ та дійсних у поточному році, які мають документи, згідно НСК ФАУ та інших регламентуючих документів ФАУ, внесені у Реєстр володарів ліцензій ФАУ.

Водії, допущені до участі, можуть брати участь у індивідуальному заліку та входити до складу команд у заліку клубів.

У змаганні кількість клубів обмежена кількістю заявлених учасників. Водії, заявлені у індивідуальному заліку, може бути заявлений одночасно за один клуб.

Мінімальна кількість екіпажів у складі однієї команди клубного заліку – 2, максимальна – 8. У залік ідуть результати 2-х кращих екіпажів за результатами змагання

Під час ралі дозволяється участь двох екіпажів на одному автомобілі. Для забезпечення цього права, учасник після сплати додаткового заявочного внеску повинен подати заяву на імя директора ралі з вказання державного реєстраційного номеру автомобіля, стартового номеру та складу основного та додаткового екіпажу.

Право заявити водія мають особи – володарі клубної (національної) індивідуальної ліцензії учасника.

Посвідчення водія ДАІ обов'язкове для першого пілота. У випадку його відсутності у другого пілота (штурмана), екіпаж повинен надати розписку про недопущення керування автомобілем штурманом.

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.

9. ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ

До участі у змаганні допускаються серійні (повинні відповідати вимогам ПДР України) та автомобілі з закритим та відкритим кузовом, які сертифіковані ФАУ або мають діючу омологацію ФІА на день проведення передстартового контролю та відповідають вимогам ПДР України у наступних класах відповідно до приведеного об'єму двигуна та (у окремих класах) типу приводу:

Назва класу	Група		Об'єм двигуна та привід
АБСОЛЮТНИЙ ЗАЛІК			
АНЛІМ	Легкові стандартні автомобілі	Сертифіковані ФАУ, омологовані FIA автомобілі для ралі та кільцевих гонок	Понад 3200 см ³ , повний привід
МАКС			До 4000 см ³ та 1800 Турбо см ³ , монопривід
2000	ГРУПА-С	ГРУПА-СП	До 2000 см ³
1600			До 1600 см ³
1400			До 1400 см ³

Автомобілі з відкритим кузовом повинні бути оснащені дугою безпеки, що розташована за передніми сидіннями та 4-х точковими спортивними пасами безпеки, що визнані ФІА (можуть мати прострочену омологацію) та з шоломами, що визнані ФІА (можуть мати прострочену омологацію).

Якщо на момент передстартового контролю виявиться, що автомобіль не відповідає по своїй конфігурації (обрисам) вимогам класу в який його заявлено, цей автомобіль за пропозицією Технічних комісарів буде переведено за рішенням Колегії Спортивних Комісарів в інший клас, аж до недопуску до змагання.

Змагання не проводиться, якщо до участі у загальному заліку допущено менше 5 автомобілів. Якщо у певному класі допущено менше ніж 5 автомобілів, змагання у цьому класі вважається таким що не відбулося, а автомобілі рішенням Колегії Спортивних Комісарів будуть переведені до вищого класу.

Каркас безпеки рекомендований.

Рекомендується нанесення на автомобілях всіх класів з обох боків написів 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.

10. ПРОХОДЖЕННЯ РАЛІ

ПЕРЕВІРКИ ПЕРЕД СТАРТОМ І ПІД ЧАС ЗМАГАННЯ

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

Укомплектованим вважається:

- Технічно справний автомобіль
- Наявність заповненої деклараційної форми технічної інспекції (видається під час адміністративної перевірки)
- Наявність закріпленої обов'язкової та необов'язкової реклами у відповідних місцях згідно зі схемою розміщення
- Наявність діючого талону технічного огляду (для дорожніх автомобілів)
- Наявність технічного паспорту ДАї або технічного паспорту ФАУ (для спортивних автомобілів)
- Наявність вогнегасника відповідно до вимог регламенту та медичного набору
- Наявність захисних шоломів відповідно до вимог регламенту

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.

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

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

Буде проводитися ідентифікація екіпажа: кожен член екіпажа повинен мати документ з фотокарткою, що засвідчує його особу.

Перед стартом кожного дня змагання проводиться медичний контроль екіпажу.

Будь який автомобіль, допускається до старту, повинен бути обов'язково обладнаний всіма засобами безпеки згідно правил дорожнього руху України.

У випадку якщо відмітки ідентифікації буде зроблено, екіпажу належить піклуватися під свою відповідальність про них (відмітки), збереження до кінця змагання.

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 регламенту змагання та вимогам ПДР.

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.

ОЗНАЙОМЛЕННЯ

Ознайомлення проводиться згідно розкладу змагання.

Буде проведено 2 ознайомлювальні проїзди, один за одним.

Кожен ознайомлювальний проїзд проводиться колоною з двома автомобілями безпеки (один попереду, другий позаду) з обмеженням швидкості у 40 км/год за автомобілем безпеки.

Обгони та небезпечне маневрування заборонені.

Будь-яке порушення буде фіксуватися суддями факту та подано на розгляд Колегії спортивних комісарів.

Екіпажу, що не проїхав трасою змагання під час ознайомлення, буде оголошено про відміну старту.

СТАРТ

Екіпаж повинен ввійти в закритий парк старту не пізніше ніж за 10 хв. до свого часу старту.

Точний час старту фігурує у стартовій відомості, що знаходиться на старті відповідної ділянки.

Кожне запізнення на старті змагання, дня, секції чи парку сервісу буде пеналізовано. При запізненні більше ніж на 15 хв. старт екіпажа буде відмінено.

Екіпажам, які мають 15 хвилин, щоб представитися на старті змагання, дня або секції, якщо вони представилися у цей 15-хвилинний термін, точний час старту буде записано у контрольній карті..

Мінімальний інтервал між екіпажами у ралі - одна хвилина.

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

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

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.

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

КОНТРОЛЬ – ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Екіпаж здійснює проходження будь-яких контролів за пред'явлення ідентифікаційної карти.

Всі контролі, тобто контроль часу і проходження (у тому числі і несподівані контролі часу і проходження), старту і фінішу змагальних ділянок, контроль перегрупування або нейтралізації, будуть вказуватися за допомогою панно, стандартизованих ФАУ.

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 25 м далі, позначений за допомогою знаку на бежевому фоні з трьома поперечними чорними смугами.

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

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

Суворо заборонено в'їжджати у контрольну зону у напрямку, що не співпадає з передбаченим маршрутом ралі.

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

Відповідальність за відмітку ідеального часу належить тільки екіпажу, який може подивитися на офіційний годинник, розташований на столі контролю. Комісари на посту не можуть давати ніякої інформації по цьому відміченому ідеальному часові.

Контрольні пости починають функціонувати за 15 хвилин до ідеального часу проходження першого екіпажа. 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. В разі втручання непереборної сили, рішення КСК за поданням Директора змагання час роботи посту може бути подовжено, а пеналізацію запізнення більш ніж на 15 хв – нейтралізовано.

Екіпажі зобов'язані дотримуватися інструкцій судді кожного контрольного посту.

КОНТРОЛЬ ЧАСУ (КЧ)

Контроль часу(КЧ): на цих контролях Комісари постів вказують у контрольній карті час її подання.

Процедура реєстрації:

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

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

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.

Час відмітки відповідає часу входу екіпажа в зону контролю та фіксується в контрольній карті екіпажу під час її подання. Екіпаж повинен подати контрольну карту на протязі 60 секунд з моменту входу в контрольну зону.

Суддя Посту записує у картку вручну або за допомогою печатного приладу точний час її подання.

Ідеальний час відмітки - це час, який отримано при додаванні часу, наданого для проходження сектора зв'язку, з часом старту на цей сектор; цей час виражається у хвилинах.

Екіпаж не підлягає ніякому штрафу при випередженні, якщо час подання контрольної карти екіпажу відповідає проходженню ідеальної хвилини відмітки за умови дотримання максимального допустимого часу знаходження у контрольній зоні.

Екіпаж не підлягає ніякому штрафу при запізненні, якщо час входу автомобіля відповідає проходженню ідеальної хвилини відмітки.

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.

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

Нарешті, кожне недотримання екіпажем процедурних правил відмітки, визначених вище (і, зокрема, випадок входу 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 для винесення рішення.

Час старту із зони контролю:

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

Якщо контроль часу пов'язаний з контролем старту ділянки швидкісних змагань, буде застосовуватися наступна процедура:

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 контролю часу);
- А 3 - на дистанції від 50 до 200 м червоний знак з прапором (старт спеціальних ділянок);
- А 4 - нарешті, далі на 50 м знак кінця зони контролю (три поперечні смуги на бежевому фоні).

На пункті контролю 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. Час старту, призначений екіпажу після ремонту, повинен узгоджуватися з іншим екіпажем, що стартує перед ним з інтервалом, що відповідає його класифікації або його пріоритету.

Після відмітки на контролі часу екіпаж негайно направляється на старт ділянки швидкісних змагань. Комісар, що очолює цей пост, запише у карту спеціальної ділянки час, передбачений для старту цієї ділянки швидкісних змагань, який відповідає, як правило, попередньому часу старту для сектора зв'язку. Потім він дає старт екіпажу згідно регламентуючих процедур. Якщо у випадку інциденту існує відмінність між двома записами, приймається правильним час старту ділянки швидкісних змагань з суддівського протоколу, якщо інакше не вирішить Колегія Спортивних Комісарів.

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

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.

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.

ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТ

Трасою ралі обумовлено зону сервісу. Розклад руху та час перебування у зоні вказано у дорожній книзі.

ДОДАТКОВІ ЗМАГАННЯ

В якості додаткових змагань використовуються змагальні ділянки з швидкісного маневрування. Тип покриття – асфальт.

Порядок проходження змагань з швидкісного маневрування вказується у дорожній книзі та додаткових схемах.

Під час руху по змагальній ділянці, знаходячись в автомобілі, всі члени екіпажу повинні бути у захисних шоломах та пристебнутими ременями безпеки, повинне бути включене ближнє світло.

Екіпажам під загрозою виключення заборонено рух у напрямку, протилежному руху на ділянках швидкісних змагань.

Якщо траса додаткових змагань типу швидкісне маневрування позначена маркерами у вигляді конусів, стрічок, складених в колону шин або іншого, то дотик до маркера що призвів до щонайменшої зміни місця розташування буде пеналізовано.

Учасника, який допустив фальстарт, буде пеналізовано.

Старт змагальної ділянки:

- 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 та команду «Старт»
- Після закінчення останніх 5 секунд буде подано сигнал старту, після якого автомобіль повинен стартувати негайно. Сигналом старту є сигнал рукою судді старту.

- Старт ділянки швидкісних змагань у час, вказаний у контрольній карті, може затриматися Комісаром посту тільки у випадку форс-мажорних обставин.
- 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.
- Зупинка між знаком «ФІНІШ» і знаком "СТОП" заборонена. Хронометраж буде здійснюватися на лінії фінішу щонайменш за допомогою секундоміру або хронометру.
- На дистанції від 10 до 300 м після фінішу екіпаж повинен зупинитися на контрольному посту (пункт "СТОП"), позначеному червоним знаком "STOP", якщо інше не передбачено організаторами змагань, щоб зробити запис у контрольній 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 перегруповання.
- Кожен екіпаж, який не в змозі стартувати на протязі 20 секунд після сигналу старту, повинен бути виштовханим з метою очистити хронометражну зону.

Переривання ділянки швидкісних змагань:

- Коли проходження ділянки швидкісних змагань 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.
- Ця класифікація може здійснюватися, навіть якщо тільки один екіпаж зміг пройти на маршрут у нормальних умовах гонки.
- Застосування цього положення залишається у компетенції виключно Колегії Спортивних Комісарів після представлення Дирекцією Змагання звіту про мотиви переривання.
- 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.
- 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.

Безпека учасників:

- При сигналізації маршалама траси жовтим прапором – автомобіль повинен збавити хід, при активній сигналізації – знизити швидкість аж до повної зупинки.
- В кожному автомобілі, що бере участь у змаганні повинен бути червоний трикутник світловідбивач, який, у випадку зупинки автомобіля на спеціальній ділянці, повинен бути встановлений членом екіпажу в добре видимому місці не менш ніж за 50 метрів позаду автомобіля з метою попередження наступних екіпажів.
- У випадку аварії без потерпілих, що потребують термінової медичної допомоги, знак „ОК” з легенди повинен бути якісно показаний як мінімум трьом наступним екіпажам. Після цього, знак «ОК» повинен бути надійно зафіксований на автомобілі таким чином, що він був добре видимий для всіх наступних екіпажів. Екіпаж повинен дочекатися автомобіля організаторів «мітли» та здати йому свою контрольну карту.
- Екіпаж повинен зупинитись біля автомобіля, що потерпів аварію у тому випадку, коли її наслідки невідомі (відсутні знаки „ОК”(„+”) або не виставлено червоний трикутник).

11. ЗАКРИТИЙ ПАРК

Автомобілі підкоряються правилам закритого парку:

- Від їх входу у зону парку, старту, якщо вона існує, перегруповання або кінця етапу і до їх старту з цих зон;
- Від їх входу в зону контролю і до їх старту з неї;
- Від їх прибуття в кінець змагання і до закінчення терміну подання протестів.

Під час знаходження у закритому парку заборонено виконувати ремонт або заправку.

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.

Для того, щоб виїхати із закритого парку старту, перегруповання або кінця етапу, екіпажу буде дозволено ввійти у зону за 10 хвилин до їх часу старту.

Якщо автомобіль не може рухатися сам на вході чи виході зони старту, перегруповання, кінця етапу або контролю часу, він може бути виштовханий офіційними особами поста і/чи членами присутніх екіпажів.

Швидкість руху у закритому парку обмежується 20 км/год

12. КОНТРОЛЬНА КАРТА

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

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.

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

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

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

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.

13. СПОРТИВНІ НОМЕРИ

Організатор надає на кожний автомобіль два панно шириною у 40 см та висотою у 30 з присвоєними номерами та обов'язковою рекламою. Ці панно та номери мають бути надійно закріплені на автомобілі учасника у встановлених даним Регламентом місцях до початку передстартового контролю.

Цифри, що позначають стартовий номер автомобіля, який бере участь у змаганнях, класичного типу (а саме: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0). Колір підкладки – білий; колір цифр - чорний.

Стартові номери і рекламні написи не можуть виступати за габарити автомобіля.

14. РЕКЛАМА

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

дозволена законодавчими актами України; не носить образливого характеру;

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

не заважає видимості з місця водія;

Учасник змагання повинен розмістити на автомобілі обов'язкову рекламу Організатора до початку передстартового контролю.

Забороняється присутність на автомобілі емблем інших змагань. При порушенні – не допуск до змагання або виключення, якщо ці емблеми було виявлено під час проходження змагання;

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

15. СТРАХУВАННЯ

Всі водії повинні мати страховий захист від нещасних випадків на суму еквівалентну не менше 20 000 грн.

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.

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

16. КЛАСИФІКАЦІЯ. ПОРЯДОК НАРАХУВАННЯ ОЧКІВ. РОЗПОДІЛ МІСЦЬ

Штрафи виражаються у годинах, хвилинах, секундах та десятих долях секунди. Остаточна класифікація встановлюється додаванням часу, реалізованого на спеціальних ділянках 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.

У випадку рівності буде оголошено переможцем того, хто реалізував кращий час на першій спеціальній ділянці. Якщо цього не достатньо, то буде братися до уваги час 2-ої, 3-ої, 4-ої змагальних ділянок. Це правило може застосовуватися у кожен момент змагання.

Результати оголошуються згідно програми змагання.

Класифікація є офіційною наприкінці змагання і остаточною через 40 хвилин після оголошення результатів.

В кінці днів можуть публікуватися часткові неофіційні класифікації. Місце і час оголошення цих класифікацій повинні уточнюватися у програмі змагання.

При дотриманні подвійної умови:

Повинно чітко уточнюватися у Індивідуальному Регламенті змагання, що такі класифікації будуть розповсюджені.

Ці класифікації стають остаточними через 40 хвилин 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.

Факультативно і незалежно від загальної класифікації ралі може встановлюватися будь-яка інша класифікація (наприклад, жінок, прихильників марки і таке інше).

Після змагання встановлюється наступна класифікація:

Класифікація водіїв у кожному класі (при умові, що у класі допущено 5 і більше автомобілів);

Класифікація командного результату серед клубів.

Водіям за виборені місця присвоюються очки за таблицею:

місце	очки	місце	очки
1 місце	12	6 місце	5
2 місце	10	7 місце	4
3 місце	8	8 місце	3
4 місце	7	9 місце	2
5 місце	6	10 місце	1

Нарахування очок у клубному заліку відбувається на наступною формулою: 50% від суми очок у Абсолютному заліку + 100% суми очок у класах. До підрахунку беруться не більше 2-х кращих результатів представників клубу.

Остаточна класифікація вступає в силу після 40-ти хвилин після публікації на офіційній дошці оголошень ралі.

17. СУДДІВСТВО ЗМАГАНЬ

Суддівство змагання здійснює Колегія Спортивних Комісарів та голова колегії спортивних комісарів, призначені згідно вимог ФАУ.

Кількість суддів та їх помічників призначає Організатор змагання по узгодженню з директором змагання.

Перед початком змагання голова Колегії Спортивних Комісарів та директор гонок повинні провести семінар для суддів та їх помічників.

Для затвердження результатів змагання Спортивні Комісари повинні якомога раніше підписати і передати заключний звіт, тобто результати кожного змагання, деталі всіх поданих протестів і виключень із змагань, що мали місце протягом змагання, а також свій висновок по всім випадкам, коли, на його думку, можливе застосування тимчасової дискваліфікації, дискваліфікації або іншої пеналізації (п.140 НСК ФАУ).

18. ПРОТЕСТИ І АПЕЛЯЦІЇ

Будь-який протест повинен бути поданий у відповідності з Розділом XII НСК ФАУ.

Кожен протест повинен подаватися у письмовій формі, підписаний володарем ліцензії учасника та повинен супроводжуватись внеском у розмірі 200 грн. та гарантійним внеском у сумі:

- 500 грн. – за перевірку одної з частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система і т.і.), яка не потребує розбирання агрегату;
- 1000 грн. – за перевірку одної з частин автомобіля (двигун, трансмісія, керування, гальмівна система і т.і.), яка потребує розбирання агрегату;

Витрати, що пов'язані з виконанням робіт по демонтажу та монтажу при перевірці протесту, що не покриваються гарантійним внеском відносяться на рахунок протестуючої сторони.

Гарантійні внески повертаються тільки у випадку, якщо протест виявився обґрунтованим, або на основі рішення ФАУ.

Протести подаються Директору змагання. При відсутності Директора змагання протести подаються будь-кому зі Спортивних Комісарів.

Забороняється внесення протестів щодо рішень суддів лінії старту, суддів фінішу, суддів хронометражу або суддів 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 їх рішення.

19. ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ

Організатор змагання проведе урочисту церемоцію фінішу змагання з участю представників засобів масової інформації. Обов'язковими атрибутами нагородження переможців та призерів змагання є: наявність у місці проведення нагородження - Державного прапора України. На місці проведення нагородження (подіум, арка, і т.і.) повинно буде розміщено зареєстровану емблему ФАУ розміром не менше 50X50 см. і текст "АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ. РАЛІ «ЧАЙКА»".

Час, місце і процедура прибуття для нагородження учасників змагання встановлено у Програмі змагання.

Згідно „ПРАВИЛ чесної ГРИ” - відмова від участі у процедурі нагородження та/або прес-конференції за підсумками змагання та/або отримання призначеної нагороди та/або навмисне порушення процедури нагородження розглядатиметься як неспортивна поведінка.

Для затвердження результатів Спортивні Комісари повинні якомога раніше підписати і передати заключний звіт, тобто результати кожного змагання, деталі всіх поданих протестів і виключень із змагань, що мали місце протягом змагання, а також свій висновок по всім випадкам, коли, на його думку, можливе застосування тимчасової дискваліфікації, дискваліфікації або іншої пеналізації.

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

ФАУ при необхідності вносить зміни і доповнення до цього Регламенту та повідомляє їх у Офіційних бюлетенях ФАУ.

20. ПЕНАЛІЗАЦІЇ

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Старт кожного невідповідного вимогам Загальних технічних вимог автомобіля буде відмінено.

Якщо автомобіль не може рухатися сам – на вході чи виході зони старту, перегрупування, кінця етапу або контролю часу, він може бути виштовханий офіційними особами поста і/чи членами присутніх екіпажів. За цей маневр він буде оштрафований на 30 секунд.

Заборонена присутність третіх осіб на борту автомобіля під проходження змагання (окрім ознайомлення у супроводі автомобілів організатора). За таке порушення екіпаж буде виключено.

Будь-які випадки грубої поведінки відносно будь-якої офіційної особи змагання буде пеналізовано у 200 грн. Повторення інциденту призведе до виключення із змагання.

Решта порушень та відповідні пеналізації відносяться до компетенції КСК.

ПЕРЕВІРКИ ПЕРЕД СТАРТОМ І ПІД ЧАС ЗМАГАННЯ

Ненадання будь-яких документів на вимогу Спортивних комісарів може викликати відміну старту.

Відсутність пройдено медичного контролю хоча б для одного члену екіпажа – відміна старту.

Якщо автомобіль на момент старту не обладнаний всіма засобами безпеки відповідно до ПДР України – відміна старту.

На фініші змагання - функціонування передбачених ПДР фар або вогнів –пеналізація 10 гривень за одиницю або за комплект світлотехніки.

Відсутність однієї з ідентифікаційних відміток потягне за собою 30 сек пеналізації за кожний випадок.

КОНТРОЛЬНІ ПУНКТИ

За візд у контрольну зону у напрямку, що не співпадає з передбаченим маршрутом ралі - виключення

За недотримання інструкцій судді будь-якого з контрольних постів будуть застосовані санкції аж до виключення за рішенням КСК.

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. При обчисленні часу виключення застосовується фактичний час, а не час штрафу (5 секунд за 1 хвилину). Запізнення на будь-якому контрольному пункті викличе накладення пеналізації у 5 сек за кожну неповну/повну хвилину запізнення.

Випередження на будь-якому контрольному пункті викличе накладення пеналізації у 20 сек за кожну неповну/повну хвилину випередження.

Відсутність відмітки часу у контрольній карті/карнеті за вини екіпажу на будь-якому контрольному пункті, старті або/та фініші за кожний окремий випадок – 30 сек пеналізації (приклад: відсутність відмітки НКЧ у Контрольній карті при зафіксованому часі у протоколі).

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.

ДОДАТКОВІ ЗМАГАННЯ – ЗМАГАЛЬНІ ДІЛЯНКИ

У разі відмови стартувати у призначений час – виключення.

Якщо автомобіль не може рухатися сам на старті Додаткових змагань – виключення.

Пеналізація за фальстарт:

- 10 секунд за перший фальстарт у змаганні
- 15 секунд за другий фальстарт у змаганні
- 20 секунд за третій та всі наступні фальстарти у змаганні

Під час руху по змагальній ділянці, знаходячись в автомобілі, всі члени екіпажу повинні бути у захисних шоломах та пристебнутими ременями безпеки. Пеналізація за порушення будь-якого з вищенаведених пунктів – виключення.

Під час руху по змагальній ділянці повинне бути включене ближнє світло. Пеналізація за порушення – 10 грн.

Якщо траса додаткових змагань позначена маркерами у вигляді конусів, стрічок, складених в колону шин або іншого, то дотик до маркера що призвів до щонайменшої зміни місця розташування пеналізується додаванням до часу екіпажа 5 сек за кожен дотик.

Збиття будь-якого з елементів системи примусового зниження швидкості – ретардери – (можуть бути позначені в схемах ділянки Додаткових змагань) – 10 секунд пеналізації за кожний випадок. Наскрізний проїзд через одну лінію ретардери – 30 секунд за кожну лінію.

Пеналізація за здійснену зрізку на ділянці Додаткових змагань – прирівнена до неправильного проходження ділянки.

Проїзд ділянкою Додаткових змагань, що не відповідає наданій схемі або за умови, що екіпаж не зміг фінішувати – пеналізація 5 хвилин плюс зафіксований кращий час правильного проходження у класі.

РЕ-СТАРТ ПІСЛЯ СХОДУ

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

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

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

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

Всім екіпажам, які приймають Ре-старт, буде призначено наступні часові штрафи: Для кожної пропущеної ЗД або СЗД: 3 хвилини. Втім, за перший схід на останньому СД Дня, або ССД на початку 1 секції 1 Дня, або ССД в кінці Дня, буде призначено штраф в 5 хвилин. Ці 5 хвилин штрафу можуть бути застосовані лише один раз протягом ралі. Ці штрафні часи будуть додаватися до кращого часу, який досягнуто в даному класі. Якщо схід відбувається після останньої ЗД або СЗД Дня, буде вважатися, що екіпажі пропустили цю останню ЗД або СЗД.

Якщо екіпаж зійшов у перший день ралі (за умови проведення ралі у 2 дні), він може прийняти рестарт після сходу у той же день за умови проведення додаткової технічної інспекції. ЗД, з якого учасник може прийняти ре-старт, повинен починатися не раніше ніж через 20 хвилин після проведення додаткової технічної інспекції. Порядок старту такого автомобіля визначається наступним образом – час старту з КЧ Сервіс вихід відповідної секції + 2 хв після останнього екіпажу. Якщо екіпажів, що беруть ре-старт після сходу в день сходу, більше одного – визначається спеціальних стартовий лист з ранжуванням автомобілів по класам від старшого до нижчого. Для фіксації права ре-старта після сходу у день сходу – на протязі 20 хвилин після завершення відповідної ЗД необхідно подати заяву про намір взяти ре-старт у даний день для забезпечення проведення додаткової технічної інспекції.

ДОРОЖНІ СЕКЦІЇ

Непроходження через вказаний у Дорожній книзі пункт – 60 сек пеналізації за кожний зафіксований випадок.

Порушення ПДР, що зафіксоване будь-якою офіційною особою змагання:

- 30 сек за перше та друге
- 60 сек за третє та четверте
- Виключення за п'яте порушення

Невиконання зупинки на вимогу офіційної особи буде пеналізовано щонайменш 60 сек. Аж до виключення.

ЗАКРИТИЙ ПАРК

Порушення режиму закритого парку за несанкціоноване здійснення обслуговування, ремонту або заправки пеналізується виключенням.

Накладення пеналізації не дає дозволу на продовження проведення робіт, що призвели до пеналізації.

Виконання втручання до автомобіля за вимогою Директора змагання 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.

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

Всі роботи повинні бути повністю закінченими до часу старту, у іншому випадку перевищення часу потягне за собою штраф на таких же умовах, як й запізнення на секторі зв'язку.

КОНТРОЛЬНА КАРТА

Втрата контрольної карти пеналізується грошовим штрафом у 200 грн.

Несанкціоновані правки у контрольну карту викличе розслідування КСК та відповідні санкції по його закінченню.

21. ЗАГАЛЬНІ ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО АВТОМОБІЛІВ

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Нижче наведені основні технічні вимоги до безпеки конструкції автомобілів, що приймають участь у ралі на серійних автомобілях на території України.

Виключенням можуть бути автомобілі, чия конструкція за результатами технічної інспекції визнана такою, що може бути небезпечною для водія та глядачів. Рішення про участь такого автомобіля в змаганнях приймається Колегією Спортивних Комісарів окремо на підставі висновку технічної комісії про безпеку конструкції.

Якщо автомобіль має спортивний технічний паспорт ФАУ – він повинен відповідати обрисам відповідного класу за об'ємом двигуна. У разі виявлення відмінностей – рішення про допуск/не допуск приймає Колегія Спортивних Комісарів за поданням Технічного комісара.

Деклараційна форма – форма докладного опису модифікації серійної конструкції декларуємого до участі автомобіля.

Усі заміни відносно базової комплектації повинні бути зазначені у деклараційній формі.

ДВИГУН

Двигун повинен бути розміщений в моторному відсіку базової моделі.

ТРАНСМІСІЯ

Коробка швидкостей вільна. Модифікації дозволено.

Тип приводу (передній, задній, повний) повинний залишатися базовим для дійсної моделі.

ВИХЛОПНА СИСТЕМА

Вихлопна система вільна за умови виходу її кінцівки за середню лінію кузова та крісло водія.

КУЗОВ

Каркас безпеки – рекомендовано. Каркас безпеки повинен бути виготовлений з матеріалів та у відповідності з Додатком «J» МСК ФІА.

Усі несущі конструкції кузова повинні бути базовими. Габарити кузова – базові для даної моделі. Вкорочення, звуження, свердлення та ін. роботи по кузову з метою полегшення за рахунок обробки різних елементів комплектного кузова автомобіля заборонені.

Хімічна обробка кузова заборонена.

Забороняється використання матеріалів, що мають вміст магнію.

Автомобілі повинні мати усі базові двері з базовою системою кріплення. Всі двері повинні функціонувати як з салону так й ззовні та бути базової конструкції, котрої автомобіль комплектується з заводу-виробника.

Лобове скло повинне бути базовим.

Всі автомобілі повинні бути обладнані зовнішніми дзеркалами заднього виду з обох боків, або якщо інше не передбачено заводом-виробником.

Бампери, крила повинні бути жорстко закріплені на кузові без зазорів за допомогою інструменту.

Дозволяється заміна бамперів, кришки капоту, кришки багажника (окрім автомобілів з кузовом типу хетчбек) та бокових крил (якщо вони мають лише болтове кріплення до кузова) на такі ж з композитних матеріалів.

Попереду і позаду повинні бути збережені заводські буксировочні пристосування.

СИСТЕМА ПОЖЕЖОГАСІННЯ

Кожен автомобіль повинен бути обладнаний закріпленим в салоні що найменш одним ручним вогнегасником, із загальною масою вогнегасної речовини не менше за 2 кг.

ЕЛЕКТРОУСТАТКУВАННЯ

У випадку зміни місця розташування акумуляторних батарей повинні бути дотримані наступні умови:

- акумулятор повинний розташовуватися на металевому піддоні з закраїнами, що охоплюють з боків низ акумулятора;
- акумулятор повинний кріпитися як мінімум двома сталевими стрічками з ізолюючими підкладками, розміром не менш 20мм x 0,8 мм, що охоплюють його і закріплені на кузові 4 болтами діаметром не менш 10 мм. і повинен бути накритий герметичним коробом, який має вентиляцію, виведену за межі салону.
- у місцях кріплення стрічок кузов повинний бути посилений металевими пластинами площею не менш 20 см² і товщиною не менш 3 мм;

- кріплення кожного з перерахованих елементів (піддон, акумулятор, кожух) повинне бути незалежним. Якщо акумуляторну батарею перенесено до салону автомобіля – встановлення подвійного розмикача маси (ззовні та у салоні), що вимикає всі електричні компоненти автомобіля обов'язкове. Розташування розмикача ззовні автомобіля згідно дод.№ та його візуальне маркування.

Руйнування кріплення будь-якого елемента не повинне послабляти інші.

ПАЛИВО

Дозволяється використовувати тільки вуглецево-водневе паливо (бензин та дизельне паливо).

ПАЛИВНІ БАКИ

Паливні баки, їхні наливні горловини і вентиляційні отвори повинні бути базовими або відповідно до статті 253 додатку J FIA.

ГАЛЬМІВНА СИСТЕМА ТА ПІДВІСКА

Гальмівна система на автомобілях повинна відповідати вимогам ПДР України.

ОСВІТЛЮВАЛЬНЕ УСТАТКУВАННЯ

Всі базові для даної моделі автомобіля елементи системи освітлення повинні функціонувати. Дозволяється використання додаткового освітлення.

ІНТЕР'ЄР

Приборна панель, система вентиляції та торпедо мають бути збережені, функціонування обов'язкове для усіх автомобілів.

Дозволяється демонтаж задніх сидінь.

У кожному автомобілі передні сидіння повинні бути обладнані ременями безпеки. Конструкція може залишатися базовою, відповідною даній моделі автомобіля.

Сидіння можуть бути замінені на більш легкі та призначені для автоспорту, що потягне за собою установку спортивних ременів безпеки. Якщо замінені місця кріплення сидіння, то вони повинні відповідати вимогам статті 253 додатку J FIA.

КОЛІСНІ ДИСКИ ТА ШИНИ

Дозволяється використання шин, сертифікованих для шляхів загального користування (на боці повинно бути нанесено фабричним способом клеймо у вигляді букви „E” (з індексом в колі) та спортивних шин із наявним протектором; шини повинні відповідати умовам експлуатації автомобіля по максимальному навантаженню і швидкості руху.

Комплектні колеса однієї осі автомобіля повинні бути однаковими.

Забороняється застосування шин с шипами, шин типу «докатка», трейлерних та коліс для сільгосптехніки та таких, що мають відшарування протектора й ушкодження каркаса.

Комплектні колеса вільні, за умови, що вони можуть розміститися в межах кузова. Це означає, що при вертикальному вимірюванні верхня частина комплектного колеса, що розташована вертикально по центру маточини колеса повинна бути закрыта кузовом.

Кріплення колес болтами може бути замінено на кріплення шпильками та гайками.

ДОРОЖНІЙ ПРОСВІТ

Жодна деталь автомобіля, що стоїть на колесах (крім еластичних брызговикив), не повинна торкатися поверхні дороги, навіть якщо спущені обидві шини з однієї сторони автомобіля. Дорожній просвіт має бути не менше 7,6 см спереду авто, та 5.1 см від картеру двигуна.

ЕКІПІРУВАННЯ ВОДІЯ

Усі водії мають бути одягнені у закритий одяг та взуття. Забороняється використання одягу та взуття з легкозаймистих та плавких матеріалів.

Використання під час усіх заїздів надійно зафіксованого на голові водія захисного шолома відкритого або закритого типу обов'язкове. Захисний автомобільний або мотоциклетний шолом повинен бути визнаний FIA, British Standard Institution BS 6685 type A або з сертифікацією EC (знак «R», «E» із цифрою у колі).