REGULAMINY RAJDÓW FIA i PZM

2024

SPIS TREŚCI

MIĘDZYNARODOWY KODEKS SPORTOWY 2024

REGULAMIN SPORTOWY RAJDÓW REGIONALNYCH FIA 2024

REGULAMIN RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI 2024

REGULAMIN HISTORYCZNYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI 2024

REGULAMIN RAJDÓW OKRĘGOWYCH 2024

REGULAMIN AMATORSKICH IMPREZ SPORTOWYCH 2024

PROCEDURA BEZPIECZEŃSTWA W RAJDACH SAMOCHODOWYCH

REGULAMIN RAJDOWYCH MISTRZOSTW POLSKI SAMOCHODÓW TERENOWYCH 2024

REGULAMIN RAJDOWEGO PUCHARU POLSKI SAMOCHODÓW TERENOWYCH 2024

REGULAMIN PUCHARU BAJA SSV ROOKIE 2024

REGULAMIN SEZONOWYCH BADAŃ KONTROLNYCH (SBK) PZM 2024

SAMOCHODY HYBRYDOWE I ELEKTRYCZNE - WYTYCZNE DLA ORANIZATRÓW

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI RALLYCROSS 2024

REGULAMIN LICENCJI SPORTU SAMOCHODOWEGO 2024

REGULAMIN SĘDZIÓW SPORTU SAMOCHODOWEGO 2024

KRYTERIA AKTUALIZACJI LICENCJI SĘDZIEGO SPORTU SAMOCHODOWEGO 2024

FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP SPORTING REGULATIONS

MIĘDZYNARODOWY KODEKS SPORTOWY
INTERNATIONAL SPORTING CODE
2024

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

SPIS TREŚCI:

ARTYKUŁ 1. PRZEPISY OGÓLNE (GENERAL PRINCIPLES) 3
ARTYKUŁ 2. *ZAWODY* - USTALENIA OGÓLNE (*COMPETITIONS* – GENERAL CONDITIONS) 5
ARTYKUŁ 3. *ZAWODY* – SZCZEGÓŁY ORGANIZACYJNE (*COMPETITIONS* – ORGANISATIONAL DETAILS) 22
ARTYKUŁ 4. *WYDARZENIA / ZLOTY TURYSTYCZNE* (*TOURING ASSEMBLY*) 28
ARTYKUŁ 5. *PARADA* (*PARADE)* 29
ARTYKUŁ 6. *POKAZ* (*DEMONSTRATION)* 30
ARTYKUŁ 7. *TRASY* I *TORY* (*COURSES* AND *CIRCUITS)* 31
ARTYKUŁ 8. *STARTY* I BIEGI (*STARTS* AND HEATS*)* 32
ARTYKUŁ 9. *ZAWODNICY* I *KIEROWCY* (*COMPETITORS* AND *DRIVERS)* 36
ARTYKUŁ 10. *SAMOCHODY* (*AUTOMOBILES)* 41
ARTYKUŁ 11. OSOBY OFICJALNE (OFFICIALS*)* 44
ARTYKUŁ 12. WYKROCZENIA LUB NARUSZENIA ORAZ KARY (OFFENCES OR INFRINGEMENTS AND PENALTIES*)* 55
ARTYKUŁ 13. PROTESTY (PROTESTS*)* 64
ARTYKUŁ 14. PRAWO DO REWIZJI (RIGHT OF REVIEW*)* 69
ARTYKUŁ 15. ODWOŁANIA (APPEALS*)* 70
ARTYKUŁ 16. PRZEPISY DOTYCZĄCE NUMERÓW *STARTOWYCH* I REKLAMY NA *SAMOCHODACH* (RULES ON *COMPETITION* NUMBERS AND ADVERTISING ON *AUTOMOBILES)* 75
ARTYKUŁ 17. KWESTIE HANDLOWE ZWIĄZANE ZE SPORTEM SAMOCHODOWYM (COMMERCIAL QESTION LINKED TO MOTOR SPORT*)* 76
ARTYKUŁ 18. METODY STABILIZOWANIA DECYZJI *FIA* (STABILISATION OF THE *FIA'S* DECISIONS*)* 77
ARTYKUŁ 19. WPROWADZENIE W ŻYCIE ZAPISÓW *MKS* (ENFORCEMENT OF THE *CODE)* 78
ARTYKUŁ 20. DEFINICJE (DEFINITIONS*)* 79

Przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne FIA w dniu 6 grudnia 2019r.

Adopted by the General Assembly of 6 December 2019.

Zgodnie z obecnym brzmieniem MKS, uregulowania odnoszące się do osób fizycznych mają zastosowania do obojga płci.

Under the present International Sporting Code, terms referring to natural persons are applicable to both genders.

ARTYKUŁ 1. PRZEPISY OGÓLNE (GENERAL PRINCIPLES)

ARTYKUŁ 1.1 MIĘDZYNARODOWE PRZEPISY SPORTU MOTOROWEGO

1.1.1 Międzynarodowa Federacja Samochodowa (Fédération Internationale de l'Automobile), zwana dalej FIA, jest jedyną międzynarodową władzą sportową upoważnioną do ustanawiania i wdrażania przepisów, opartych na podstawowych zasadach bezpieczeństwa oraz bezstronności sportowej, dotyczących propagowania i kontroli *Zawodów* samochodowych, także w zakresie Esportu, oraz organizacji *Międzynarodowych Mistrzostw FIA*, także w Esporcie.

1.1.2 *FIA* jest międzynarodowym trybunałem ostatniej instancji, upoważnionym do rozstrzygania sporów mogących powstać podczas stosowania tych przepisów, uznając, że Międzynarodowa Federacja Motocyklowa sprawuje identyczną władzę odnośnie pojazdów samochodowych jedno, dwu i trójkołowych.

1.1.3 W pełnym, dozwolonym przez prawo zakresie, ani *FIA*, ani nikt z jej urzędników, agentów, pracowników, dyrektorów lub osób oficjalnych nie będzie ponosić jakiejkolwiek odpowiedzialności wobec kogokolwiek z tytułu jakichkolwiek roszczeń, kosztów, zniszczeń lub strat będących skutkiem jakiegokolwiek działania, decyzji lub zaniechania ze strony *FIA* i/lub jej urzędników, agentów, pracowników, dyrektorów lub osób oficjalnych związanych z wykonywaniem przez nich swoich obowiązków, z wyjątkiem przypadków umyślnego złego działania lub oszustwa.

ARTICLE 1.1 INTERNATIONAL REGULATIONS OF MOTOR SPORT

1.1.1 The *FIA* shall be the sole international sporting authority entitled to make and enforce regulations based on the fundamental principles of safety and sporting fairness, for the encouragement and control of automobile *Competitions* and automobile Esports competitions, and to organise *FIA International Championships* and FIA international Esports championships.

1.1.2 The *FIA* shall be the final international court of appeal for the settlement of disputes arising therefrom; it being acknowledged that the Fédération Internationale de Motocyclisme shall exercise the same powers insofar as vehicles with one, two and three wheels are concerned.

1.1.3 To the fullest extent permitted by applicable law, neither the *FIA* nor any of its officers, agents, employees, directors or officials shall be liable to any other party for any claim, cost, damage or loss resulting from any action, decision or omission by the *FIA* and/or its officers, agents, employees, directors or officials in connection with their duties, except for willful misconduct or fraud.

ARTYKUŁ 1.2 MIĘDZYNARODOWY KODEKS SPORTOWY (MKS)

1.2.1 Celem umożliwienia sprawowania powyższej władzy w sposób rzetelny i sprawiedliwy, *FIA* ustanowiła Międzynarodowy Kodeks Sportowy (MKS) wraz z załącznikami.

1.2.2 Celem *MKS* jest regulacja, zachęcanie i ułatwienie uprawiania sportu samochodowego.

1.2.3 *MKS* nie będzie nigdy stosowany w celu utrudniania lub zapobiegania *Zawodom* lub udziałowi *Zawodników*, z wyjątkiem przypadku, *gdy FIA* dojdzie do wniosku, że taki środek jest konieczny, ażeby sport samochodowy mógł być uprawiany w warunkach pełnego bezpieczeństwa, w sposób sprawiedliwy i zgodny z przepisami.

ARTICLE 1.2 INTERNATIONAL SPORTING CODE

1.2.1 So that the above powers may be exercised in a fair and equitable manner the *FIA* has drawn up the International Sporting Code, which includes all appendices thereto.

1.2.2 The purpose of the *Code* is to regulate, encourage and facilitate motor sport.

1.2.3 It will never be enforced so as to prevent or impede a *Competition* or the participation of a *Competitor*, save where the *FIA* concludes that this is necessary for the safe, fair or orderly conduct of motor sport.

ARTYKUŁ 1.3 ZNAJOMOŚĆ I PRZESTRZEGANIE REGULAMINÓW

1.3.1 Każda osoba lub grupa osób, organizująca *Zawody* lub uczestnicząca w nich:

1.3.1.a Uznana jest za osobę, która zapoznała się ze statutem i regulaminami *FIA* oraz regulaminami krajowymi.

1.3.1.b Zobowiązuje się bez żadnych zastrzeżeń poddać powyższemu i decyzjom władz sportowych i konsekwencjami z nich wynikającymi.

1.3.2 W przypadku nie przestrzegania niniejszych przepisów, każda osoba i grupa osób, które organizują *Zawody* lub biorą w nich udział, mogą mieć cofniętą wydaną im *Licencję* oraz każdy producent może być wykluczony okresowo lub na stałe z *Mistrzostw FIA*. *FIA* i/lub *ASN* uzasadni powody swoich decyzji.

1.3.3 Jeżeli dany *Samochód* uznany zostanie za niezgodny z regulaminem technicznym to sposobem obrony nie może być powołanie się na fakt, że nie miało to wpływu na poprawę jego osiągów.

ARTYKUŁ 1.4 NARODOWE KIEROWANIE SPORTEM SAMOCHODOWYM

1.4.1 *FIA* uznaje tylko jeden *ASN* w danym kraju, jako jedyną władzę sportową upoważnioną do stosowania *MKS* i kierowania sportem samochodowym na całości terytoriów znajdujących się pod zwierzchnictwem tego kraju.

1.4.2 Każdy *ASN* zobowiązany jest do stosowania MKS.

ARTYKUŁ 1.5 SPRAWOWANIE WŁADZY SPORTOWEJ W JEDNOSTKACH TERYTORIALNYCH

Nieautonomiczne jednostki terytorialne danego Państwa podlegają władzy sportowej *ASN-u*, reprezentującego wspomniane Państwo wobec *FIA*.

ARTYKUŁ 1.6 PRZEKAZANIE WŁADZY SPORTOWEJ

Każdy *ASN* ma prawo przekazać jednemu lub kilku klubom ze swojego kraju, władzę sportową lub jej część, przyznaną mu przez *MKS*, jednakże wyłącznie po uprzedniej zgodzie *FIA*.

ARTYKUŁ 1.7 COFNIĘCIE PRZEKAZANIA WŁADZY SPORTOWEJ

ASN ma prawo do cofnięcia przekazanej władzy sportowej, pod warunkiem poinformowania o tym fakcie *FIA*.

ARTICLE 1.3 ACQUAINTANCE WITH AND SUBMISSION TO THE REGULATIONS

1.3.1 Any person, or group of persons, organising a *Competition* or taking part therein:

1.3.1.a Shall be deemed to be acquainted with the statutes and regulations of the *FIA* and the national regulations.

1.3.1.b Shall undertake to submit themselves without reserve to the above and to the decisions of the sporting authority and to the consequences resulting therefrom.

1.3.2 In case of non-compliance with these provisions, any person or group which organises a *Competition* or takes part therein, may have the *Licence* which has been issued to them withdrawn, and any manufacturer may be excluded from *the FIA Championships* on a temporary or permanent basis. The *FIA* and/or the *ASN* will state reasons for its decisions.

1.3.3 If an *Automobile* is found not to comply with the applicable technical regulations, it shall be no defence to claim that no performance advantage was obtained.

ARTICLE 1.4 NATIONAL CONTROL OF MOTOR SPORT

1.4.1 One *ASN* shall be recognised by the *FIA* as sole international sporting power for the enforcement of the *Code* and control of motor sport throughout the territories placed under the authority of its own country.

1.4.2 Each *ASN* shall be bound by the *Code*.

ARTICLE 1.5 EXERCISE OF THE SPORTING POWER IN THE TERRITORIES

Non-autonomous territories of a State are subject to the sporting power exercised by the *ASN* representing the said State at the *FIA*.

ARTICLE 1.6 DELEGATION OF SPORTING POWER

Each *ASN* may delegate the whole or part of the powers conferred by the *Code* to other *Clubs* of its country, but only after obtaining the prior approval of the *FIA*.

ARTICLE 1.7 WITHDRAWAL OF DELEGATION

An *ASN* may withdraw the delegation of its powers provided it notifies the *FIA* of such withdrawal.

ARTYKUŁ 1.8 KRAJOWE REGULAMINY SPORTOWE

Każdy *ASN* może ustanowić swój krajowy regulamin sportowy, który musi być udostępniony *FIA*.

ARTICLE 1.8 *NATIONAL COMPETITION* RULES

Each *ASN* may draw up its own *National Competition* rules which must be made available to the *FIA*.

ARTYKUŁ 2. *ZAWODY* - USTALENIA OGÓLNE (*COMPETITIONS* - GENERAL CONDITIONS)

ARTYKUŁ 2.1 ZASADY OGÓLNE

2.1.1 Ogólne warunki stosowania *MKS*

2.1.1.a Wszelkie *Zawody* organizowane w kraju reprezentowanym w *FIA*, regulowane są przez niniejszy *MKS*.

2.1.1.b Jednakże Zawody Zamknięte są regulowane przez krajowy regulamin sportowy. W krajach, w których nie opublikowano żadnego krajowego regulaminu sportowego, obowiązuje niniejszy MKS.

2.1.2 Organizacja *Zawodów*

W każdym kraju *Zawody* mogą być organizowane:

2.1.2.a przez *ASN*

2.1.2.b przez automobilklub lub w wyjątkowych przypadkach inną wykwalifikowaną grupę sportową, z zastrzeżeniem, że ten klub lub ta grupa posiadać będzie niezbędne *Zezwolenie na Organizację*.

2.1.3 Dokumenty oficjalne

2.1.3.a We wszystkich *Zawodach* z wyjątkiem *Prób Ustanowienia Rekordu*, chyba, że przewidziano inaczej we właściwych regulaminach *FIA*, muszą być wydane oficjalne dokumenty, wśród których zawsze musi znaleźć się *Regulamin Uzupełniający*, formularz *Zgłoszenia* i *Oficjalny Program*. Dodatkowo, *Klasyfikacje Prowizoryczne* oraz *Końcowe* muszą być publikowane dla każdego wolnego treningu, sesji kwalifikacyjnej, każdego biegu (z wyjątkiem przypadków gdy właściwe przepisy sportowe stanowią o publikacji odmiennych klasyfikacji, zamiast *Klasyfikacji Końcowej*) oraz wyścigu.

2.1.3.b Jeżeli jakikolwiek zapis w tychże dokumentach oficjalnych jest sprzeczny z niniejszym *MKS*, to uważany jest za nieważny.

2.1.4 Oświadczenie obowiązujące we wszystkich dokumentach dotyczących *Zawodów*

2.1.4.a Wszelkie *Regulaminy Uzupełniające, Oficjalne Programy i Formularze Zgłoszeń* związane z jakimikolwiek *Zawodami*, muszą zawierać w widoczny sposób następujące oświadczenie: „Zorganizowane zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym FIA oraz jego Załącznikami i Regulaminem Sportowym… [nazwa zainteresowanego *ASN-u* lub jego upoważnionego przedstawiciela]".

ARTICLE 2.1 GENERAL PRINCIPLES

2.1.1 General application of the *Code*

2.1.1.a All *Competitions* conducted in a country represented within the *FIA* are governed by the *Code*.

2.1.1.b However, *Closed Competitions* are governed by the *National Competition* rules. In those countries where no *National Competition* rules are published, the *Code* shall be enforced.

2.1.2 Organisation of *Competitions*

In every country, a *Competition* may be organised:

2.1.2.a by the *ASN*;

2.1.2.b by an automobile club, or exceptionally by another qualified sporting group provided this club or association holds the necessary *Organising Permit*.

2.1.3 Official documents

2.1.3.a For all *Competitions* except *Record Attempts*, unless provided for within specific *FIA* regulations, official documents must be drawn up, among which must always include the *Supplementary Regulations*, an *Entry* form and an *Official Programme*. In addition, *Provisional* and *Final Classifications* must be published for each free and qualifying practice, heat (except where the applicable sporting regulations provide for the publication of specific classifications instead of *Final Classifications*) and race.

2.1.3.b If any condition contained in these official documents is contrary to the *Code*, it shall be of no effect.

2.1.4 Statement to be made on all documents concerning a *Competition*

2.1.4.a All *Supplementary Regulations*, *Official Programmes*, and *Entry* forms relating to any *Competition* shall clearly bear the following statement: "Held under the FIA International Sporting Code including Appendices and under the National Competition Rules of ... [name of ASN concerned or of its authorised representative]".

2.1.4.b W tych krajach, w których nie ma krajowego regulaminu sportowego, oświadczenie to powinno być ograniczone do: "Zorganizowane zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym FIA oraz jego Załącznikami".

2.1.4.b In those countries where no *National Competition* rules are published, the statement shall be reduced to: "Held under the FIA International Sporting Code including Appendices".

2.1.5 Nieuznawane *Zawody*

2.1.5 Unrecognised *Competitions*

2.1.5.a Każde *Zawody* lub planowane *Zawody*, organizowane niezgodnie z postanowieniami *MKS* lub regulaminami krajowymi odpowiedniego *ASN*, będą uważane za nieuznawane.

2.1.5.a Any *Competition* or proposed *Competition* not organised in conformity with the *Code* or with the rules of the appropriate *ASN* shall be considered as not being recognised.

2.1.5.b Jeśli takie *Zawody* zostaną włączone do *Imprezy (Event'u)*, dla którego zostało wydane *Zezwolenie Organizacyjne*, to wydane *Zezwolenie Organizacyjne* uznane będzie za nieważne.

2.1.5.b If such a *Competition* is included in an *Event* for which an *Organising Permit* has been granted, the *Organising Permit* shall be null and void.

2.1.5.c Takie *Zawody* nie mogą w żaden sposób kwalifikować *Zawodników* do udziału w Mistrzostwach, pucharze, trofeum, challenge lub serii prawidłowo zarejestrowanych w kalendarzu ASN lub Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym.

2.1.5.c Such a *Competition* may in no way serve to qualify *Competitors* to take part in a *Championship*, cup, trophy, challenge or series validly registered on the calendar of an *ASN* or on the International Sporting Calendar.

2.1.6 Przełożenie lub odwołanie *Zawodów*

2.1.6 Postponement or cancellation of a *Competition*

2.1.6.a *Zawody* mogą być przełożone lub odwołane wyłącznie w wyniku działania *Siły Wyższej* lub ze względów bezpieczeństwa lub jeżeli taka ewentualność została uwzględniona w regulaminie.

2.1.6.a A *Competition* may only be postponed or cancelled for reasons of *Force Majeure* or safety, or if provision for doing so has been made in the applicable regulations.

2.1.6.b W przypadku odwołania *Zawodów* lub ich odroczenia na dłużej niż 24 godziny, *Wpisowe do zawodów* zostanie zwrócone.

2.1.6.b In case of postponement for more than 24 hours or cancellation, *Entry* fees shall be returned.

2.1.7 Początek i koniec *Zawodów*

2.1.7 Start and end of a *Competition*

2.1.7.a *Zawody* rozpoczynają się w momencie przewidzianego w programie rozpoczęcia odbioru administracyjnego (OA) i/lub badania kontrolnego (BK1).

2.1.7.a A *Competition* is considered to have begun as from the time scheduled for the beginning of administrative checking and/or scrutineering.

2.1.7.b *Zawody* kończą się wraz z upływem jednego z niżej wymienionych terminów, mającego miejsce najpóźniej:

2.1.7.b A *Competition* shall end upon expiry of one or other of the following time limits, whichever is the later:

2.1.7.b.i terminu składania protestów i odwołań lub wraz z końcem jakichkolwiek przesłuchań;

2.1.7.b.i time limit for protests or appeals or the end of any hearings;

2.1.7.b.ii zakończenia końcowego badania kontrolnego (BK2), przeprowadzonych zgodnie z niniejszym *MKS*.

2.1.7.b.ii end of post-event scrutineering carried out in accordance with the *Code*.

2.1.8 Każde *Zawody* stanowiące część lub kandydujące do *Międzynarodowych Mistrzostw*, międzynarodowego pucharu, międzynarodowego trofeum, międzynarodowego challenge lub międzynarodowej serii, które nie są uznane przez *FIA*, nie mogą być wpisane do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego.

2.1.8 No *Competition* which is or purports to be part of an *International Championship*, cup, trophy, challenge or series not recognised by the *FIA* can be entered on the International Sporting Calendar.

2.1.9 W jakichkolwiek *Zawodach,* krajowych lub międzynarodowych, otwartych dla formuł i kategorii lub grup *FIA* zdefiniowanych przez *MKS*, wszystkie uczestniczące *Samochody* muszą być zgodne we wszystkich aspektach z regulaminami technicznymi *FIA* oraz ich oficjalnymi objaśnieniami i interpretacjami podanymi przez *FIA*. *ASN* nie może dokonywać zmian w regulaminach technicznych *FIA*, bez specjalnej pisemnej zgody *FIA*.

2.1.9 For any *Competition*, national or international, open to the *FIA* formulae and categories or groups such as defined in the *Code*, all the *Automobiles* participating must comply in all respects with the *FIA* technical regulations, and the official clarifications and interpretations of these regulations provided by the *FIA*. An *ASN* may not modify these *FIA* technical regulations without specific written permission from the *FIA*.

ARTYKUŁ 2.2 *ZAWODY MIĘDZYNARODOWE*

ARTICLE 2.2 *INTERNATIONAL COMPETITION*

2.2.1 *Międzynarodowe Zawody Szybkościowe*

2.2.1 *International Speed Competition*

Zawody Szybkościowe chcąc ubiegać się o status międzynarodowych, muszą spełniać całość poniższych warunków:

In order to claim international status, a *Speed Competition* must satisfy all of the following conditions:

2.2.1.a w przypadku międzynarodowych *Zawodów* rozgrywanych na *Torze*, wykorzystywany *Tor* musi posiadać *Licencję* homologacyjną odpowiedniego stopnia dla dopuszczonych *Samochodów Wyczynowych,* wydaną przez *FIA,* i wszystkie stałe *Tory* muszą posiadać certyfikat akredytacji środowiskowej odpowiedniego poziomu, wydany przez *FIA* lub jakikolwiek inny certyfikat uznany przez *FIA* za równoważny (patrz *Załącznik O*);

2.2.1.a for international *Circuit Competitions*, the *Circuit* concerned must hold a homologation *Licence* issued by the *FIA*, of an appropriate grade for the *Competition Automobiles* eligible to take part, and all permanent *Circuits* must hold an environmental accreditation certificate, of an appropriate level, issued by the *FIA*, or any certification deemed as equivalent by the *FIA* (see *Appendix O*);

2.2.1.b w przypadku międzynarodowych *Rajdów* i *Rajdów Terenowych*, całość postanowień odpowiednich Artykułów musi być zawsze stosowana;

2.2.1.b for international *Rallies* and *Cross-Country Rallies*, all the provisions of the relevant Articles hereinafter must be applied;

2.2.1.c *Zawodnicy* i *Kierowcy* dopuszczeni do udziału, muszą posiadać odpowiednią *Międzynarodową licencję;*

2.2.1.c the *Competitors* and *Drivers* admitted to take part must hold an appropriate *International Licence*;

2.2.1.d *Zawody* inne niż *Próby ustanowienia Rekordu* muszą być wpisane do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego.

2.2.1.d the *Competition*, other than *Record Attempts*, must be listed on the International Sporting Calendar.

2.2.2 *Międzynarodowe Zawody z Ograniczoną Prędkością*

2.2.2 *International Limited-Speed Competition*

Zawody z Ograniczoną Prędkością chcąc ubiegać się o status międzynarodowych, muszą spełniać całość poniższych warunków:

In order to claim international status, a *Limited-Speed Competition* must satisfy all of the following conditions:

2.2.2.a *Trasa* (*Tor* lub droga) *Zawodów* musi być zatwierdzona przez organizujący *ASN*, jeśli dotyczy;

2.2.2.a the *Course* (*Circuit* or road) of the *Competition*, must be approved by the organising *ASN*, if applicable;

2.2.2.b *Zawodnicy* i *Kierowcy* dopuszczeni do udziału muszą posiadać odpowiednią *Licencję Międzynarodową* lub równoważną licencję krajową;

2.2.2.b the *Competitors* and *Drivers* admitted to take part must hold an appropriate *International Licence* or an equivalent national;

2.2.2.c *Kierowcy* dopuszczeni do udziału w *Zawodach* prowadzonych w ruchu otwartym na drogach publicznych muszą dodatkowo posiadać prawo jazdy ważne w kraju, w którym odbywają się *Zawody*;

2.2.2.c *Drivers* admitted to take part in a *Competition* conducted on public roads open to normal traffic must additionally hold a driving licence valid in the country in which the *Competition* takes place;

2.2.2.d średnia prędkość *Zawodów* wynosi maksymalnie 50 km/h i/lub *Zawody* odbywają się w ruchu otwartym na drogach publicznych zgodnie z art. 3.4.2;

2.2.2.d the average speed of the *Competition* is 50 km/h maximum and/or the *Competition* is conducted on public roads open to normal traffic in compliance with Article 3.4.2;

2.2.2.e *Zawody* muszą być wpisane do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego.

2.2.2.e the *Competition* must be listed on the International Sporting Calendar.

2.2.3 Wpisanie do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego leży w gestii *FIA* i musi być zgłaszane przez *ASN* kraju, w którym organizowane są *Zawody*. *FIA* uzasadni każdą odmowę wpisania do kalendarza.

2.2.3 Entry on the International Sporting Calendar is at the discretion of the *FIA* and must be applied for by the *ASN* of the country in which the *Competition* will take place. The *FIA* will state reasons for refusing any such entry.

2.2.4 Jedynie *Międzynarodowe Zawody* mogą stanowić część *Międzynarodowych Mistrzostw*, międzynarodowych pucharów, międzynarodowego trofeum, międzynarodowego challenge lub międzynarodowej serii.

2.2.4 Only *International Competitions* may form part of an *International Championship*, cup, challenge and trophy or series.

2.2.5 *Międzynarodowe Zawody*, zaliczane do *Międzynarodowych Mistrzostw*, międzynarodowych pucharów, międzynarodowego trofeum, międzynarodowego challenge lub międzynarodowej serii, noszące nazwę *FIA*, znajdują się pod sportowym nadzorem *FIA*.

2.2.5 An *International Competition*, when it counts towards an *international Championship*, cup, trophy, challenge or series which bears the name of the *FIA*, is placed under the sporting supervision of the *FIA*.

2.2.6 We wszystkich innych *Międzynarodowych Zawodach*, *ASN-y* są zobowiązane do stosowania w swoim kraju przepisów międzynarodowych ustanowionych przez niniejszy *MKS*, wraz z regulaminami *ASN-u* i regulaminami stosowanymi dla tych *Zawodów*.

2.2.6 For all other *International Competitions*, the *ASNs* are responsible for the application in their country of the international regulations established by the *Code* together with the *ASN*'s regulations and the regulations applicable to the *Competition*.

2.2.7 Żaden *Kierowca*, *Zawodnik* lub inny posiadacz licencji nie może wziąć udziału w *Międzynarodowych Zawodach* lub *Międzynarodowych Mistrzostwach*, międzynarodowych pucharach, międzynarodowych trofeach, międzynarodowych challenge lub międzynarodowych seriach, nie wpisanych do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego lub nie zarządzanych przez *FIA* lub *ASN-y* zrzeszone w *FIA*.

2.2.7 No *Driver*, *Competitor* or other licence-holder may take part in an *International Competition* or *International Championship*, cup, trophy, challenge or series that is not registered on the International Sporting Calendar or not governed by the *FIA* or its *ASNs*.

2.2.8 *Międzynarodowe Zawody*, mogą być nazywane „zastrzeżonymi", jeśli *Zawodnicy* lub *Kierowcy* biorący w nich udział muszą spełnić pewne szczególne warunki. *Zawody* w których udział wynika z zaproszenia, są *Zawodami* „zastrzeżonymi". W niektórych, wyjątkowych okolicznościach, *FIA* może udzielić zgody na wpisanie przez *ASN* do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego, „zastrzeżonych" *Międzynarodowych Zawodów*, które mogą być zorganizowane z wyłączeniem przestrzegania *Załącznika* O, biorąc pod uwagę ich specyfikę.

2.2.8 An *International Competition* may be called "restricted" when the *Competitors* or *Drivers* who take part in the *Competition* have to comply with particular conditions. *Competition* by invitation comes under "restricted" *Competition*. In certain exceptional circumstances, the *FIA* may grant authorisation for "restricted" *International Competitions*, which on account of their specificity may be organised as a dispensation to *Appendix* O, to be entered by an *ASN* on the International Sporting Calendar.

ARTYKUŁ 2.3 *ZAWODY KRAJOWE*

ARTICLE 2.3 *NATIONAL COMPETITION*

2.3.1 *Zawody Krajowe* podlegają wyłącznemu nadzorowi sportowemu *ASN-u*, który wykonuje swoją władzę w zakresie regulacji i organizacji (w tym za pośrednictwem swoich krajowych regulaminów

2.3.1 A *National Competition* is placed under the sole sporting supervision of an *ASN*, which exercises its power of regulation and organisation (including through its *National Competition* rules) while

sportowych), z przestrzeganiem ogólnych warunków stosowania niniejszego *MKS*.

respecting the general conditions of application of the *Code*.

2.3.2 Z wyjątkiem przypadków przewidzianych poniżej *Zawody Krajowe* są dostępne wyłącznie *Zawodnikom* i *Kierowcom* posiadającym *Licencję* wydaną przez *ASN* kraju, w którym *Zawody* te są rozgrywane.

2.3.2 Except as provided for below, a *National Competition* is open only to *Competitors* and *Drivers* holding a *Licence* issued by the *ASN* of the country in which that *Competition* takes place.

2.3.3 *Zawody Krajowe* nie mogą być zaliczone do *Międzynarodowych Mistrzostw*, międzynarodowego pucharu, międzynarodowych trofeum, międzynarodowego challenge'u lub międzynarodowej serii, ani brane pod uwagę przy sporządzaniu klasyfikacji generalnej po kilku *Zawodach Międzynarodowych*.

2.3.3 A *National Competition* cannot count towards an *International Championship*, cup, trophy, challenge or series, nor can it be taken into account for the drawing up of a general classification after several *International Competitions*.

2.3.4 Za zgodą zatwierdzającego *ASN-u*, w *Zawodach Krajowych* może wziąć udział posiadacz licencji innego *ASN-u*.

2.3.4 A *National Competition* may, at the discretion of the authorising *ASN*, accept the participation of licence-holders from other *ASNs*.

2.3.5 Każde *Zawody Krajowe* muszą być umieszczone w kalendarzu krajowym zatwierdzającego *ASN-u*.

2.3.5 Any *National Competition* must be listed on the national calendar of the authorising *ASN*.

2.3.6 *Mistrzostwa Krajowe*, krajowe puchary, krajowe trofea, krajowe challenge lub krajowe serie otwarte dla zawodników zagranicznych

2.3.6 *National Championship*, cup, trophy, challenge or series open to foreign licence-holders

2.3.6.a.i W przypadku, gdy *Zawody Krajowe* stanowią cześć *Krajowych Mistrzostw*, krajowego pucharu, krajowego trofeum, krajowego challenge lub krajowej serii, właściwy ASN *może*, według własnego uznania, przyznać prawo do zdobywania punktów w klasyfikacji tych *Mistrzostw*, pucharu, trofeum, challenge lub serii. Przyznawanie punktów w klasyfikacji tych *Mistrzostw*, pucharu, trofeum, challenge lub serii może uwzględniać *Zawodników* i *Kierowców* posiadających zagraniczne licencje.

2.3.6.a.i If the *National Competition* forms part of a *National Championship*, cup, trophy, challenge or series, *Competitors* and *Drivers* who are foreign licence-holders may, at the sole discretion of the relevant *ASN*, be eligible to score points in the classification of the said *Championship*, cup, trophy, challenge or series. The allocation of points in the ranking of the said championship, cup, trophy, challenge or series may take the *Competitors* and *Drivers* who are foreign licence-holders into account.

2.3.6.a.ii Dla *Zawodów Krajowych* wchodzących w skład *Mistrzostw* strefy *FIA* obowiązują artykuły 7.2 oraz 7.3 załącznika Z do MKS.

2.3.6.a.ii For *National Competitions* forming part of an *FIA* zone *Championship*, Articles 7.2 and 7.3 of Appendix Z shall apply.

2.3.6.a.iii W przypadku *Zawodów* zaliczanych do Mistrzostw F4 certyfikowanych przez *FIA* ma zastosowanie powyższy artykuł 2.3.6.a.i.

2.3.6.a.iii For *Competitions* counting towards the F4 Championships certified by the *FIA*, Article 2.3.6.a.i above shall apply.

2.3.6.b *ASN*, który zezwala na odbycie *Zawodów Krajowych* z udziałem posiadaczy licencji innych *ASN-ów* musi przestrzegać obowiązku poinformowania *FIA*, *Zawodników* i *Kierowców*, co najmniej o następujących aspektach, które muszą być umieszczone w oficjalnych dokumentach (w szczególności w *Zgłoszeniu*):

2.3.6.b The *ASN* that is authorising the *Competition* accepting the participation of licence-holders from other *ASNs* must observe the obligation to provide the *FIA* and the *Competitors* and *Drivers* with at least the following, to appear on all official documents (in particular the *Entry* form):

2.3.6.b.i jednoznaczna informacja, że *Tor* posiada ważną międzynarodową homologację wydaną przez *FIA* lub ważną homologację krajową wydaną przez właściwy *ASN*, dla kategorii *Samochodów* wyczynowych, dopuszczonych do udziału w *Zawodach;*

2.3.6.b.i unequivocal information on whether the *Circuit* is the subject of a currently valid international homologation by the *FIA* or a national homologation issued by the relevant *ASN*, matching the categories of competition *Automobiles* eligible to take part in the *Competition*;

2.3.6.b.ii informacja o kategoriach *Samochodów* dopuszczonych do udziału w *Zawodach,* zgodnie z posiadaną homologacją *Toru;*

2.3.6.b.ii information on the categories of *Automobiles* authorised to take part in that *Competition* according to the homologation of the *Circuit*;

2.3.6.b.iii informacja o stopniu *Licencji Kierowcy,* wymaganym do udziału w *Zawodach*.

2.3.6.b.iii information on the grade of *Driver*'s *Licence* required for taking part in the *Competition*.

2.3.7 *Zawodnicy* i *Kierowcy*, którzy chcą wziąć udział w *Zawodach Krajowych* organizowanych zagranicą, mogą to zrobić tylko po wcześniejszym uzyskaniu odpowiedniej zgody macierzystego *ASN-u*.

2.3.7 *Competitors* and *Drivers* who wish to take part in a *National Competition* organised abroad can only do so with the prior approval of their own *ASN*.

2.3.7.a Zezwolenie może przybrać każdą formę, jaką ten *ASN* uzna za stosowną.

2.3.7.a This authorisation shall be given by the *ASN* concerned in such form as they might deem convenient.

2.3.7.b Przyjęcie przez *Organizatora* danych *Zawodów, Zgłoszenia* od zagranicznego *Zawodnika* i/lub *Kierowcy*, który nie posiada stosownej zgody od macierzystego *ASN-u,* który wydał mu *Licencję* lub *Licencje,* stanowić będzie wykroczenie *Organizatora*, a po poinformowaniu o tym fakcie *ASN*, który wydał zezwolenia na organizowane przez niego *Zawody Krajowe,* zostanie ukarany przez ten *ASN* karą grzywny lub inną karą uznaną za właściwą.

2.3.7.b Should an *Organiser* accept the *Entry* of a foreign *Competitor* and/or *Driver* who has no prior authorization from the *ASN* which issued them with their *Licence* or *Licences*, that *Organiser* would be committing an infringement which, when brought to the attention of the *ASN* authorising the *National Competition* concerned, shall be punished by a fine or by any other penalty left to the discretion of the *ASN* that authorises the *National Competition* concerned.

2.3.7.c Przypomina się, że *ASN-y* mogą wydawać zezwolenia wyłącznie posiadaczom wydanych przez nie licencji, tylko na *Zawody* zgłoszone zgodnie z przepisami do krajowego kalendarza krajowego *ASN-u*.

2.3.7.c It should be noted that authorisations may only be given by *ASNs* to their licence-holders for declared *Competitions* entered on the national calendar of an *ASN*.

2.3.8 Każde *Zawody Krajowe*, mogą być nazywane „zastrzeżonymi", jeśli *Zawodnicy* lub *Kierowcy* biorący udział w tych *Zawodach,* muszą spełniać pewne warunki szczególne. *Zawodami* „zastrzeżonymi" są *Zawody* w których udział jest na zaproszenie.

2.3.8 A *National Competition* may be called "restricted" when the *Competitors* or *Drivers* who take part in the *Competition* have to comply with particular conditions. *Competition* by invitation comes under "restricted" *Competition*.

2.3.9 *Zawody Zamknięte,* muszą być zaakceptowane przez *ASN*, który w wyjątkowych okolicznościach może udzielić zgodę dla kilku klubów wspólnie je organizujących.

2.3.9 A *Closed Competition* must be authorised by the *ASN* which may, in exceptional circumstances, grant this authorisation to several clubs promoting it.

ARTYKUŁ 2.4 *MISTRZOSTWA*, PUCHAR, TROFEUM, CHALLENGE I SERIA

ARTICLE 2.4 *CHAMPIONSHIP*, CUP, TROPHY, CHALLENGE AND SERIES

2.4.1 *Mistrzostwa Międzynarodowe*

2.4.1 *International Championships*

2.4.1.a Tylko *FIA* może zatwierdzić rozegranie *Mistrzostw Międzynarodowych*.

2.4.1.a Only the *FIA* may authorise an *International Championship*.

2.4.1.b *Mistrzostwa Międzynarodowe* mogą być zorganizowane wyłącznie przez *FIA* lub inną organizację posiadającą pisemne zezwolenie *FIA*. W takim przypadku *Organizator Mistrzostw* ma takie same uprawnienia i obowiązki jak *Organizator Zawodów*.

2.4.1.b *International Championships* may only be organised by the *FIA*, or by another body with written consent of the *FIA*. In this case, the *Organiser* of a *Championship* has the same rights and duties as the *Organiser* of a *Competition*.

2.4.1.c *Mistrzostwa Międzynarodowe,* które w nazwie mają nazwę *FIA* są własnością *FIA* oraz mogą tylko

2.4.1.c *International Championships* which bear the *FIA* name are the property of the *FIA* and may only

i wyłącznie nosić nazwę zawierającą słowo „Świata" (lub każde inne słowo o podobnych znaczeniu lub słowo pochodne od słowa „Świat" w każdym innym języku), jeżeli ich obowiązujące regulaminy są zgodne przynajmniej z wymaganiami Artykułu 2.4.3 niniejszego *MKS* oraz zgodne z dodatkowymi wymaganiami, które wiążą się z udziałem co najmniej czterech marek producentów samochodów, przez cały sezon.

bear a title that includes the word "World" (or any word with a similar meaning to or derived from "World" in any language) if their applicable regulations comply at least with the requirements of Article 2.4.3 of the *Code* and with the additional requirement that they involve the participation, on average over the entire season, of a least four automobile makes.

2.4.2 Międzynarodowy puchar, trofeum, challenge i seria

2.4.2 International cup, trophy, challenge and series

2.4.2.a Międzynarodowy puchar, trofeum, challenge lub seria mogą składać się z kilku *Zawodów Międzynarodowych,* podlegających tym samym regulaminom lub stanowić pojedyncze *Zawody Międzynarodowe*.

2.4.2.a An international cup, trophy, challenge or series may comprise several *International Competitions*, governed by the same regulations, or a single *International Competition*.

2.4.2.b Tylko Zawody *Międzynarodowe* mogą tworzyć międzynarodowy puchar, trofeum, challenge lub serię.

2.4.2.b Only *International Competitions* may form an international cup, trophy, challenge or series.

2.4.2.c Żaden międzynarodowy puchar, trofeum, challenge lub seria nie może być organizowany/a bez uprzedniego uzyskania przez *ASN* zgłaszający puchar, trofeum, challenge lub serię, zgody *FIA*, która w szczególności skupiać się będzie na następujących punktach:

2.4.2.c No international cup, trophy, challenge or series may be organised unless the *ASN* proposing the cup, trophy, challenge or series has first obtained the written approval of the *FIA*, which will centre around the following points in particular:

2.4.2.c.i zatwierdzenie regulaminu sportowego i technicznego, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa;

2.4.2.c.i approval of the sporting and technical regulations, particularly with regard to safety;

2.4.2.c.ii zatwierdzenie kalendarza;

2.4.2.c.ii approval of the calendar;

2.4.2.c.iii uzyskanie wcześniejszej zgody, zawierającej wszystkie zaproponowane daty, od wszystkich *ASN-ów* na terytorium, których organizowane są jedne lub kilka *Zawodów,* zaliczanych do pucharu, trofeum, challenge lub serii;

2.4.2.c.iii prior authorisation, including the proposed dates, from all *ASNs* of the territory on which one or more of the *Competitions* counting towards the cup, trophy, challenge or series is or are organised;

2.4.2.c.iv weryfikacja dla *Wyścigów Torowych* w zakresie właściwej homologacji *Torów* w stosunku do kategorii *Samochodów* dopuszczonych do wszystkich *Zawodów*, z uwzględnieniem przestrzegania wszystkich regulaminów *FIA* dotyczących bezpieczeństwa i ratownictwa medycznego;

2.4.2.c.iv verification for a *Circuit Race* that the homologation of the *Circuits* is appropriate to the categories of *Automobiles* admitted and, for all *Competitions*, respect of all the *FIA* regulations on safety and medical assistance;

2.4.2.c.v kontrola spójności nazwy pucharu, trofeum, challenge lub serii z jej przebiegiem geograficznym i kryteriami o charakterze technicznym i sportowym.

2.4.2.c.v verification that the title of the cup, trophy, challenge or series is consistent with its geographic scope and with its technical and sporting criteria.

2.4.2.d Międzynarodowy puchar, trofeum, challenge lub seria, który w nazwie zawiera *FIA* jest własnością FIA i może być zorganizowany wyłącznie przez *FIA* lub inną organizację posiadającą pisemne zezwolenie *FIA*. W takim przypadku organizator pucharu, trofeum, challenge lub serii ma takie same uprawnienia i obowiązki jak *Organizator Zawodów*.

2.4.2.d International cups, trophies, challenges or series which bear the *FIA* name are the property of the *FIA* and may only be organised by the *FIA* or by another body with written consent of the *FIA*. In this case, the organiser of cups, trophies, challenges or series has the same rights and duties as the *Organiser* of a *Competition*.

2.4.3 Użycie słowa „Świat”

2.4.3.a Międzynarodowe puchary, trofea, challenge lub serie które w nazwie zawierają nazwę *FIA* oraz *Zawody* wchodzące w ich skład mogą tylko i wyłącznie nosić nazwę zawierająca słowo „Świat” (lub każde inne słowo o podobnych znaczeniu lub słowo pochodne od słowa „Świat” w każdym innym języku), jeżeli ich obowiązujące regulaminy są zgodne przynajmniej z wymaganiami przedstawionymi poniżej oraz są zgodne z dodatkowymi wymaganiami, które wiążą się z udziałem co najmniej czterech marek producentów samochodów, przez cały sezon.

2.4.3.b Międzynarodowe puchary, trofea, challenge lub serie, które w nazwie nie zawierają nazwy *FIA* oraz *Zawody* wchodzące w ich skład, nie mogą zawierać w nazwie słowa „Świat” (lub każdego innego słowa o podobnych znaczeniu lub słowa pochodnego od słowa „Świat” w każdym innym języku) bez uzyskania zgody *FIA*. Należy przyjąć ogólną zasadę, że *FIA* wyda takie zezwolenie, pod warunkiem spełnienia poniższych wymagań, i że *FIA* wierzy, że wydanie takiego zezwolenia leży w ogólnie przyjętym interesie sportu. *FIA* może cofnąć swoją zgodę w razie nie przestrzegania tych wymagań.

2.4.3.b.i Kalendarz pucharu, trofeum, challenge lub serii musi zawierać *Zawody* organizowane na co najmniej 3 kontynentach w ciągu tego samego sezonu.

2.4.3.b.ii Gdy puchar, trofeum, challenge lub seria składa się z pojedynczych *Zawodów*, biegi, *Zawody* lub inne serie będące kwalifikacjami dla *Kierowców* do udziału w tych pojedynczych *Zawodach,* muszą być organizowane na co najmniej trzech kontynentach i muszą być *Zawodami* prawidłowo zgłoszonymi do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego.

2.4.3.b.iii *Organizator* musi przyjąć i uznać, że oprócz praw i prerogatyw opisanych w *MKS* i innych regulaminach, *FIA* zastrzega sobie prawo do przeprowadzania inspekcji podczas każdych *Zawodów* pucharu, trofeum, challenge lub serii, które używają lub wnioskowały o użycie terminu „Świata” w celu sprawdzenia czy zasady *MKS* i obowiązujących regulaminów są w pełni przestrzegane. *Organizator* będzie ułatwiać te inspekcje poprzez zezwolenie *FIA* na dostęp do każdego *Toru* i udostępnienie każdego dokumentu użytecznego w tym celu.

2.4.3.b.iv *Organizator* danego pucharu, trofeum, challenge lub serii musi na każde *Zawody* wyznaczyć co najmniej jednego członka zespołu sędziów sportowych z listy publikowanej i regularnie aktualizowanej przez *FIA,* który pełnił będzie funkcję osoby Przewodniczącej Zespołowi Sędziów Sportowych i który będzie przekazywał sprawozdanie do *FIA, ASN-u* zarządzającego i *ASN-u* na terytorium, którego przeprowadzane są *Zawody,* o każdym poważnym naruszeniu *MKS* lub innej nieprawidłowości stwierdzonej podczas *Zawodów*.

2.4.3 Use of the word "World"

2.4.3.a International cups, trophies, challenges or series which bear the *FIA* name, and their *Competitions*, may only bear a title that includes the word “World” (or any word with a similar meaning to or derived from “World” in any language) if their applicable regulations comply at least with the requirements below and with the additional requirement that they involve the participation, on average over the entire season, of a least four automobile makes.

2.4.3.b International cups, trophies, challenges or series which do not bear the *FIA* name, and their *Competitions*, may not include in their title the word “World” (or any word with a similar meaning to or derived from “World” in any language) without the authorisation of the *FIA*. As a general rule, the *FIA* shall grant this authorisation provided that the following requirements are met and that the *FIA* believes that it is in the interests of the sport to do so. The *FIA* may withdraw its authorisation in the event of failure to comply with these requirements.

2.4.3.b.i The cup, trophy, challenge or series calendar must include *Competitions* taking place on at least three continents during the same season.

2.4.3.b.ii Where the cup, trophy, challenge or series consists of only one *Competition*, the heats, *Competitions* or other series, which serve to qualify *Competitors* to take part in that single *Competition*, must take place on at least three continents and must be *Competitions* validly registered on the International Sporting Calendar.

2.4.3.b.iii The *Organiser* must accept and acknowledge that, in addition to any rights or powers described in the *Code* or elsewhere, the *FIA* reserves the right to carry out inspections at any *Competition* of the cup, trophy, challenge or series which uses or has applied to use the title “World” in order to verify that the principles of the *Code* and of the applicable regulations are fully respected. The *Organiser* will facilitate such inspections by granting the *FIA* access to the whole of the *Circuit* and to all relevant documentation for this purpose.

2.4.3.b.iv The *Organiser* of the relevant cup, trophy, challenge or series must designate, for each *Competition*, at least one steward, from a list published and regularly updated by the *FIA*, who will officiate as chairperson of the panel of stewards and who will report any serious breach of the *Code* or other irregularity noted during the *Competition* to the *FIA*, to the proposing *ASN* as well as to the *ASN* of the territory where the *Competition* is run.

2.4.3.c *FIA* może w drodze wyjątku wyrazić zgodę na odstępstwo dla pucharu, trofeum, challenge lub serii, zasadnie używającej (-go) od wielu lat terminu „Świata".

2.4.3.c The *FIA* may exceptionally grant a waiver for a cup, trophy, challenge or series which can show long-established use of the word "World".

2.4.4 *Mistrzostwa Krajowe*

2.4.4 *National Championships*

2.4.4.a Wyłącznie odpowiedni *ASN* może wydać zgodę na *Mistrzostwa Krajowe*.

2.4.4.a Only the appropriate *ASNs* may authorise a *National Championship*.

2.4.4.b *Mistrzostwa Krajowe* mogą być organizowane wyłącznie przez *ASN* lub przez inny podmiot posiadający pisemną zgodę tego *ASN-u*.

2.4.4.b *National Championships* may only be organised by the *ASN* or by another body with written consent from such *ASN*.

2.4.4.c Żadne *Zawody Mistrzostw Krajowych* nie mogą być rozgrywane poza terytorium danego kraju. Wyjątkowo:

2.4.4.c No *Competition* of a *National Championship* may be run outside its national territory. As exceptions:

2.4.4.c.i ASN, może zorganizować maksymalnie jedne *Zawody Mistrzostw Krajowych* poza terytorium swojego kraju, pod warunkiem, że są rozgrywane w kraju, który posiada wspólną granicę i/lub odpowiednie relacje geograficzne (co zatwierdzono przez Światową Radę Sportu Motorowego *FIA*) z krajem, który organizuje dane *Mistrzostwa Krajowe*

2.4.4.c.i an ASN may organize a maximum of one Competitions of a National Championship to be run outside its national territory, provided that it is run in a country having a common border and /or an appropriate geographical relationship (as approved by the FIA World Motor Sport Council) with the country which is organising the National Championship.

2.4.4.c.ii *ASN*, który nie wchodzi w skład Strefy *FIA* może zorganizować *Zawody Mistrzostw Krajowych* poza swoim terytorium po spełnieniu poniższych wymagań:

2.4.4.c.ii an *ASN* which is not part of a Zone may organise *Competitions* of a *National Championship* outside the national territory, subject to compliance with the following conditions:

- są one rozgrywane w krajach, które posiadają wspólną granicę (odpowiednie relacje geograficzne) (co zatwierdzono przez Światową Radę Sportu Motorowego *FIA*) z krajem, który organizuje dane *Mistrzostwa Krajowe*;

- that they are run in countries having a common border (appropriate geographical relationship) (as approved by the *FIA* World Motor Sport Council) with the country which is organising the *National Championship*;

- *Mistrzostwa Krajowe*, których to dotyczy składają się wyłącznie z *Zawodów* przeznaczonych jedynie dla (i) samochodów o następującym poziomie osiągów:
  - powyżej 3 kg masy przypada na moc 1 KM - dotyczy *Zawodów* rozgrywanych na *Torach*,
  - powyżej 5 kg masy przypada na moc 1 KM - dotyczy *Zawodów* rozgrywanych na drogach zamkniętych dla normalnego ruchu drogowego,

  lub (ii) porównywalnych samochodów zgodnie z decyzją Światowej Rady Sportów Motorowych *FIA*.

- that the *National Championship* concerned is composed exclusively of *Competitions* reserved for (i) cars of a performance level:
  - greater than 3 kg/hp for *Competitions* taking place on *Circuits*,
  - greater than 5 kg/hp for *Competitions* taking place on closed roads,

  or (ii) comparable cars by decision of the *FIA* World Motor Sport Council.

2.4.4.c.iii Artykuły 2.4.4.c.i i 2.4.4.c.ii nie mają zastosowania do *Zawodów Torowych Mistrzostw Krajowych* z udziałem samochodów jednomiejscowych o poziomie osiągów 3,6 kg/KM, i w drodze wyjątku od art. 2.4.4.c, ASN może zorganizować, poza terytorium swojego kraju, maksymalnie dwa takie *Zawody Torowe Mistrzostw Krajowych*, pod warunkiem, że są one rozgrywane w krajach, które posiadają wspólną

2.4.4.c.iii Articles 2.4.4.c.i and 2.4.4.c.ii shall not apply to *Circuit Competitions* of a *National Championship* using single seater cars of a performance level of 3.6 kg/hp, but as an exception to Article 2.4.4.c, the ASN may organise a maximum of two *Circuit Competitions* of such *National Championship* outside of its national territory provided that it is run in a country having a common

granicę (odpowiednie relacje geograficzne) (co zatwierdzono przez Światową Radę Sportu Motorowego *FIA*) z krajem, który organizuje dane *Mistrzostwa Krajowe*.

2.4.4.d Ponadto, *FIA* może, według własnego uznania, zatwierdzić *Mistrzostwa Krajowe* utworzone wyłącznie z *Zawodów Zamkniętych*, z więcej niż jednymi *Zawodami* poza terytorium *ASN nadzorującego* ten klub.

2.4.5 Krajowy puchar, trofeum, challenge lub seria

2.4.5.a Tylko właściwy *ASN* może zatwierdzić rozegranie krajowego pucharu, trofeum, challenge lub serii.

2.4.5.b Krajowy puchar, trofeum, challenge lub seria może składać się z kilku Zawodów podlegających temu samemu regulaminowi lub z pojedynczych Zawodów.

ARTYKUŁ 2.5 *PARK ZAMKNIĘTY*

2.5.1 Na teren *Parku Zamkniętego* mają wstęp wyłącznie wyznaczone osoby oficjalne. Niedozwolone są żadne działania, sprawdzenia, przygotowania lub naprawy, za wyjątkiem dozwolonych przez wyżej wymienione osoby oficjalne lub przez obowiązujące regulaminy.

2.5.2 *Park Zamknięty* obowiązuje we wszystkich *Zawodach*, w których przewidziane są badania kontrolne.

2.5.3 Obowiązujący *Regulamin Uzupełniający Zawodów,* musi określać miejsce (-a) lokalizacji *Parku (-ów) Zamkniętego (-tych).*

2.5.4 W przypadku *Zawodów* odbywających się na zamkniętych *Trasach,* Park *Zamknięty* musi znajdować się w bliskim sąsiedztwie *Linii Mety* (lub *Linii Startu*, jeśli jest do tego przewidziana).

2.5.5 Na koniec określonych *Zawodów*, przestrzeń pomiędzy *Linią Mety* a wjazdem do *Parku Zamkniętego* podlega przepisom *Parku Zamkniętego*.

2.5.6 *Park Zamknięty* winien mieć odpowiednie wymiary i być dokładnie zabezpieczony przed wstępem osób nieupoważnionych w czasie gdy znajdują się w nim *Samochody*.

2.5.7 Nadzór sprawowany jest przez osoby oficjalne wyznaczone przez *Organizatora*. Osoby te są odpowiedzialne za działanie *Parku Zamkniętego* i tylko one są upoważnione do wydawania poleceń *Zawodnikom*.

2.5.8 W *Rajdach* oraz *Rajdach Terenowych* punkty kontroli oraz przegrupowania traktowane są jako *Park Zamknięty*. Żadne naprawy lub pomoc nie może mieć

border and/or an appropriate geographical relationship (as approved by the *FIA* World Motor Sport Council) with the country which is organising the *National Championship*.

2.4.4.d In addition, the *FIA* may, at its discretion, authorise a *National Championship* formed solely of *Closed Competitions*, with more than one *Competition* outside the territory of that club's *Parent ASN*.

2.4.5 National cup, trophy, challenge or series

2.4.5.a Only the appropriate *ASNs* may authorise a national cup, trophy, challenge or series.

2.4.5.b A national cup, trophy, challenge or series may comprise several *Competitions*, governed by the same regulations, or a single *Competition*.

ARTICLE 2.5 *PARC FERME*

2.5.1 Inside the *Parc Fermé*, only the officials assigned may enter. No operation, checking, tuning or repair is allowed unless authorised by the same officials or by the applicable regulations.

2.5.2 The *Parc Fermé* is compulsory in those *Competitions* in which scrutineering is provided for.

2.5.3 The applicable regulations of the *Competition* shall specify the place where the *Parc*(s) *Fermé*(s) will be set up.

2.5.4 For *Competitions* held on a closed *Course*, the *Parc Fermé* must be in close proximity to the *Finish Line (or to the Start Line*, if such is provided for).

2.5.5 At the end of the specific *Competition*, the area between the *Finish Line* and the *Parc Fermé* entrance shall be placed under the *Parc Fermé* regulations.

2.5.6 The *Parc Fermé* shall be of adequate dimensions and well closed off to ensure that no unauthorised persons may gain access while *Automobiles* are in the enclosure.

2.5.7 The surveillance shall be carried out by officials, appointed by the *Organisers*, who are responsible for the operation of the *Parc Fermé* and only they are authorised to give orders to the *Competitors*.

2.5.8 In *Rallies* and *Cross-Country Rallies*, the control areas and regrouping areas will be considered as a *Parc Fermé*. No repairs or assistance may take

miejsca w tych punktach kontroli, chyba, że jest to określone w obowiązujących regulaminach.

ARTYKUŁ 2.6. *LICENCJE*

2.6.1 Postanowienia ogólne

2.6.1.a Posiadacz licencji zobowiązany jest znać tekst niniejszego *MKS* i musi przestrzegać jego zapisy.

2.6.1.b Zasadą stosowaną we wszystkich przypadkach jest, że każdy kandydat spełniający kryteria przyznawania *Licencji*, zgodnie z niniejszym *MKS* oraz obowiązującymi przepisami sportowymi i technicznymi ma prawo otrzymania *Licencji*.

2.6.1.c Nikt nie może uczestniczyć w *Zawodach*, jeżeli nie jest posiadaczem *Licencji* wydanej przez jego *macierzysty ASN* lub *Licencji* wydanej przez *ASN*, inny niż jego *macierzysty ASN*, zgodnie z zapisami Artykułu 9.3.2.

2.6.1.d *Licencja Międzynarodowa* musi być corocznie wznawiana, od 1-go stycznia każdego roku, chyba, że zostało to inaczej określone w *Załączniku* L.

2.6.1.e Każdy *ASN* wydaje *Licencje* zgodnie z przepisami *FIA*.

2.6.1.f *Licencja* może być wystawiona pod pseudonimem, lecz nikt nie może posługiwać się dwoma pseudonimami.

2.6.1.g Wydanie *Licencji* lub jej wznowienie może wiązać się z opłatą.

2.6.1.h Każdy *ASN*, od momentu jego przyjęcia do *FIA*, musi podjąć się przestrzegania trybu uznawania i rejestracji wydawanych *Licencji*.

2.6.2 *Super Licencja*

2.6.2.a Każdy kandydat do *Super Licencji* musi wypełnić i podpisać odpowiedni formularz wniosku. Musi on być aktualizowany corocznie.

2.6.2.b *FIA* zastrzega sobie prawo do odmówienia wystawiania *Super Licencji* w szczególności, gdy kandydat dopuścił się naruszenia Artykułu 12.2, przy czym musi umotywować każdą odmowę jej wydania.

2.6.2.c *Super Licencja* pozostaje własnością *FIA*, która wydaje ją każdemu posiadaczowi.

2.6.2.d *Zawieszenie* lub cofnięcie *Super Licencji*, wynikające z nałożonej kary, wyklucza jej posiadacza z *Mistrzostw FIA*, na okres wskazany w takim *Zawieszeniu* lub cofnięciu.

place within these control areas, unless otherwise specified in the applicable regulations.

ARTICLE 2.6 *LICENCE*

2.6.1 General principles

2.6.1.a The licence-holder is deemed to be acquainted with the texts of the *Code*, and must comply with its provisions.

2.6.1.b The principle that will apply in all cases is that any applicant who qualifies for a *Licence* within the terms of the *Code* and the applicable sporting and technical rules shall be entitled to such a *Licence*.

2.6.1.c No one may take part in a *Competition* if he does not possess a *Licence* issued by his *Parent ASN*, or a *Licence* issued by an *ASN* other than his *Parent ASN* in accordance with Article 9.3.2.

2.6.1.d An *International Licence* must be renewed annually from the 1st of January of each year, unless otherwise specified in *Appendix* L.

2.6.1.e Each *ASN* shall issue *Licences* in compliance with the *FIA* regulations.

2.6.1.f The *Licence* can be issued under a pseudonym, but no one may make use of two pseudonyms.

2.6.1.g A fee may be charged for the issue or the renewal of a *Licence*.

2.6.1.h Each *ASN* must, at the time of its admission to the *FIA*, undertake to recognise and keep a register of *Licences* thus issued.

2.6.2 *Super Licence*

2.6.2.a Any candidates for a *Super Licence* must complete and sign the relevant application form. It must be renewed every year.

2.6.2.b The *FIA* reserves the right to refuse the issuing of a *Super Licence*, in particular if the candidate has committed a breach of Article 12.2 and shall give reasons for any such refusal.

2.6.2.c The *Super Licence* document remains the property of the *FIA*, which will deliver it to each holder.

2.6.2.d The *Suspension* or withdrawal of a *Super Licence* resulting from a sanction excludes its holder from the *FIA Championships* for the duration of such *Suspension* or withdrawal.

2.6.2.e Popełnienie wykroczenia drogowego, które zostało oficjalnie stwierdzone przez krajowe władze policyjne oraz jeżeli wykroczenie to jest poważne, naraziło inną osobę na niebezpieczeństwo lub jest sprzeczne z wizerunkiem sportu samochodowego i wartościami chronionymi przez FIA, stanowić będzie również wykroczenie przeciw niniejszemu *MKS*.

2.6.2.e The commission of a road traffic offence, officially established by a national police authority, constitutes an infringement of the *Code* if this offence is serious, has placed others in danger or is contrary to the image of motor sport or to the values defended by the *FIA*.

2.6.2.f Wobec posiadacza Super Licencji, który popełnił takie wykroczenie drogowe, mogą być zastosowane następujące środki:

2.6.2.f A *Super Licence*-holder who has committed such a road traffic offence may:

2.6.2.f.i ostrzeżenie wydane przez *FIA*,

2.6.2.f.i be given a warning by the *FIA*,

2.6.2.f.ii obowiązek wykonania prac społecznie użytecznych lub czasowe cofnięcie *Super Licencji*, ogłoszone przez Trybunał Międzynarodowy.

2.6.2.f.ii be placed under the obligation to accomplish some work of public interest or have his *Super Licence* temporarily or definitively withdrawn by the International Tribunal.

2.6.3 *Zawodowy Zawodnik lub Kierowca UE*

2.6.3 *EU Professional Competitor* or *Driver*

2.6.3.a Każdy *Zawodowy Zawodnik* lub *Kierowca UE* jest dopuszczony do udziału w *Zawodach Strefy* odbywających się na terenie krajów UE (lub krajach równoważnych, zgodnie z decyzją FIA) zgodnie z zapisami artykułu 7.3 załącznika Z do MKS.

2.6.3.a Any *EU Professional Competitor* or *Driver* will be allowed to take part in *Zone Competitions* taking place in EU countries (or comparable countries by decision of the *FIA*) in accordance with Article 7.3 of Appendix Z.

2.6.3.b Na takich *Licencjach* krajowych umieszcza się flagę UE.

2.6.3.b Such national *Licences* will feature an EU flag.

2.6.3.c Każdy *ASN* kraju UE lub *ASN* kraju równoważnego zgodnie z decyzją *FIA*, zagwarantuje, że warunki ubezpieczenia biorą pod uwagę niniejszy przepis.

2.6.3.c Each EU *ASN* or *ASN* of a comparable country by decision of the *FIA* will ensure that insurance arrangements take these regulations into account.

2.6.3.d Każdy *Zawodowy Zawodnik* lub *Kierowca UE* poddany jest jurysdykcji *ASN* kraju, w którym uczestniczy w zawodach jak również *ASN*, który wydał mu *Licencję*.

2.6.3.d Any *EU Professional Competitor or Driver* will be subject to the jurisdiction of the *ASN* of the country where he is competing, and to that of the *ASN* which issued his *Licence*.

2.6.3.e Każde decyzja dot. zawieszenia takiej *Licencji* zamieszczona będzie na stronie internetowej *FIA www.fia.com*.

2.6.3.e Any decision to suspend such a *Licence* will be published on the website www.fia.com.

2.6.4 *Certyfikat rejestracji dla personelu Zawodników zgłoszonych do Mistrzostw Świata FIA*

2.6.4 *Certificate of registration for the staff of Competitors entered in the FIA World Championships*

2.6.4.a W Mistrzostwach Świata FIA Formuły 1, **k**ażda osoba, która wykonuje w całości lub w części następujące funkcje na rzecz *Zawodnika*, musi być zarejestrowana w *FIA*:

2.6.4.a In the *FIA* Formula One World *Championship*, any person performing all or part of the following roles on behalf of a *Competitor* must be duly registered with the *FIA*:

2.6.4.a.i Dyrektor naczelny: osoba odpowiedzialna za podejmowanie najważniejszych decyzji wykonawczych dla Zawodnika;

2.6.4.a.i Chief executive officer: the person in charge of the most important executive decisions for the *Competitor*;

2.6.4.a.ii Dyrektor finansowy: osoba odpowiedzialna za przestrzeganie przez Zawodnika regulaminu finansowego Mistrzostw Świata;

2.6.4.a.ii Chief financial officer: the person responsible for ensuring that the *Competitor* complies with the World *Championship* financial regulations;

2.6.4.a.iii Dyrektor Zespołu: osoba odpowiedzialna za podejmowanie najważniejszych decyzji dla *Zawodnika*;

2.6.4.a.iii Team principal: the person in charge of the most important decisions for the *Competitor*;

2.6.4.a.iv Dyrektor sportowy: osoba odpowiedzialna za zapewnienie, że *Zawodnik* działa zgodnie z regulaminem sportowym *Mistrzostw* Świata;

2.6.4.a.iv Sporting director: the person responsible for ensuring that the *Competitor* complies with the World *Championship* sporting regulations;

2.6.4.a.v Dyrektor techniczny: osoba odpowiedzialna za zapewnienie, że *Zawodnik* działa zgodnie z regulaminem technicznym *Mistrzostw* Świata;

2.6.4.a.v Technical director: the person responsible for ensuring that the *Competitor* complies with the World *Championship* technical regulations;

2.6.4.a.vi Menadżer Zespołu: osoba odpowiedzialna za działania operacyjne *Zawodnika* w *Zawodach*;

2.6.4.a.vi Team manager: the person holding the operational responsibility of the *Competitor* at the *Competitions*;

2.6.4.a.vii Inżynier wyścigu lub równoważny (dwóch na *Zawodnika*): osoba, która odpowiedzialna jest za *Samochody Zawodnika*.

2.6.4.a.vii Race engineer or equivalent (two per *Competitor*): the person responsible for the *Competitor*'s *Automobiles*.

2.6.4.a.viii Właściwe przepisy mogą stanowić, że dodatkowy personel Zawodnika, wykonujący inne role niż wymienione powyżej, musi być prawidłowo zarejestrowany w *FIA*.

2.6.4.a.viii The applicable regulations may provide that additional members of the *Competitors'* staff, performing other roles than those referred to above, must be duly registered with the *FIA*.

2.6.4.b.i W innych Mistrzostwach Świata FIA, każdy kto wykonuje w imieniu Zawodnika wszystkie lub część ról wymienionych w powyższych Artykułach 2.6.4.a.i do 2.6.4.a.vi musi być prawidłowo zarejestrowany w FIA.

2.6.4.b.i In the other *FIA* World *Championships*, any person performing, on behalf of a *Competitor*, all or part of the roles listed under Articles 2.6.4.a.i to 2.6.4.a.vi above must be duly registered with the *FIA*.

2.6.4.b.ii Komisja Sportowa FIA, zarządzająca innymi *Mistrzostwami* Świata *FIA* może, ze względu na szczególną charakterystykę danych *Mistrzostw*, dostosować dla nich pewną liczbę ról.

2.6.4.b.ii The *FIA* Sporting Commissions in charge of these other *FIA* World *Championships* may adapt the number of roles according to the characteristics specific to each *Championship*.

2.6.4.c Każdy właściwie zarejestrowany członek personelu *Zawodnika* uważany jest za *Uczestnika*.

2.6.4.c Any duly registered member of a *Competitor*'s staff shall be considered as a *Participant*.

2.6.4.d Podczas ubiegania się o zgłoszenie do *Mistrzostw* Świata *FIA*, każdy *Zawodnik* musi przedłożyć *FIA* listę członków swojego personelu, która ma być zarejestrowana jako Personel *Zawodnika*, poprzez podpisanie formularza specjalnie przygotowanego w tym celu.

2.6.4.d When applying to enter an *FIA* World *Championship*, the *Competitor* must communicate to the *FIA* the list of the members of their staff who are to be registered as *Competitor*'s Staff by signing the form drawn up specifically for that purpose.

2.6.4.e Każdy członek personelu *Zawodnika* właściwie zarejestrowany otrzyma za pośrednictwem *Zawodnika* certyfikat rejestracji w *FIA*, który jest dokumentem sporządzonym i wystawionym przez *FIA*, i który pozostaje własnością *FIA*.

2.6.4.e Each duly registered member of a *Competitor*'s staff will be given, via the *Competitor*, a certificate of registration with the *FIA*, a document that is drawn up and issued by the *FIA* and that remains the property of the *FIA*.

2.6.4.f Rejestracja musi być odnawiania co roku, począwszy od 1 stycznia każdego roku.

2.6.4.f The registration must be renewed annually from the 1st of January of each year.

2.6.4.g *FIA* ma prawo odmówienia lub anulowania rejestracji każdej osoby, która dopuściła się naruszenia Artykułu 12.2. Decyzja taka musi być umotywowana.

2.6.4.g The *FIA* has the right to withhold and to cancel the registration of any person who has committed a breach of Article 12.2. Reasons must be given for any such decision.

2.6.4.h *FIA* ma prawo do czasowego lub stałego pozbawienia każdego członka właściwie zarejestrowanego personelu *Zawodnika,* prawa dostępu do *Terenów Zastrzeżonych* każdych Mistrzostw Świata *FIA*.

2.6.4.h The *FIA* has the right to deny, temporarily or definitively, any duly registered member of a *Competitor*'s staff of the right to access the *Reserved Areas* at *Competitions* forming part of any *FIA* World Championship.

2.6.4.i Jeżeli zmiana organizacyjna u *Zawodnika* prowadzi do zmiany listy członków personelu, który ma być zarejestrowany w *FIA*, *Zawodnik* musi w ciągu 7 dni poinformować *FIA* o takiej zmianie i przedstawić uaktualnioną listę w tym samym terminie, zwracając jednocześnie certyfikaty rejestracji osób, które zaprzestały pełnienia swoich funkcji.

2.6.4.i If a change in the *Competitor*'s organisation leads to a modification of the list of members of their staff who must be registered with the *FIA*, the *Competitor* must inform the *FIA* of this within the 7 days following that change and submit an updated list within the same deadline, while returning to the *FIA* the certificates of registration of the persons who have ceased to perform their role.

2.6.5 Certyfikat rejestracji personelu zarejestrowanych producentów dostarczających jednostki napędowe samochodów Formuły 1 i Formuły E *Zawodnikom* zgłoszonym do *Mistrzostw* Świata FIA

2.6.5 Certificate of registration for the staff of manufacturers registered to supply Formula One power units and Formula E cars to *Competitors* entered in the FIA World *Championships*

2.6.5.a Obowiązujące w *Mistrzostwach* Świata *FIA* Formuły 1 przepisy mogą przewidywać, że członkowie personelu producentów zarejestrowanych w celu dostarczania *Zawodnikom* jednostek napędowych Formuły 1 muszą być właściwie zarejestrowani w *FIA*.

2.6.5.a In the *FIA* Formula One World *Championship*, the applicable regulations may provide that members of the staff of manufacturers registered to supply Formula One power units to *Competitors* must be duly registered with the *FIA*.

2.6.5.b Obowiązujące w *Mistrzostwach* Świata *FIA* Formuły E przepisy mogą przewidywać, że członkowie personelu producentów zarejestrowanych w celu dostarczania *Zawodnikom* samochodów Formuły E muszą być właściwie zarejestrowani w *FIA*.

2.6.5.b In the *FIA* Formula E World *Championship*, the applicable regulations may provide that members of the staff of manufacturers registered to supply Formula E cars to *Competitors* must be duly registered with the *FIA*.

2.6.5.c Każdy właściwie zarejestrowany członek personelu producenta jest uważany za *Uczestnika*.

2.6.5.c Any duly registered member of a manufacturer's staff shall be considered as a *Participant*.

2.6.5.d Producenci, rejestrując się w celu dostarczania *Zawodnikom* zgłoszonym do *Mistrzostw* Świata *FIA* jednostek napędowych Formuły 1 lub samochodów Formuły E, muszą przekazać *FIA* listę członków swojego personelu, którzy mają być zarejestrowani poprzez podpisanie specjalnie do tego celu stworzonego formularza.

2.6.5.d When registering to supply Formula One power units or Formula E cars to *Competitors* entered in the *FIA* World *Championships*, those manufacturers must communicate to the *FIA* the list of the members of their staff who are to be registered by signing the form drawn up specifically for that purpose.

2.6.5.e Każdy właściwie zarejestrowany członek personelu któregokolwiek z wyżej wymienionych producentów otrzyma, za pośrednictwem tego producenta, świadectwo rejestracji w *FIA*, czyli dokument sporządzony i wydany przez *FIA*, który pozostaje własnością *FIA*.

2.6.5.e Each duly registered member of any of the aforementioned manufacturers' staff will be given, via such manufacturer, a certificate of registration with the *FIA*, a document that is drawn up and issued by the *FIA* and that remains the property of the *FIA*.

2.6.5.f Rejestracja będzie ważna przez okres cyklu odpowiednio określony w procedurach rejestracyjnych *FIA* dla producentów jednostek napędowych w *Mistrzostwach* Świata *FIA* Formuły 1 oraz producentów samochodów w *Mistrzostwach* Świata *FIA* Formuły E.

2.6.5.f The registration will be valid during the term of the cycle respectively defined in the *FIA* registration procedures for power unit manufacturers in the *FIA* Formula One World *Championship* and car manufacturers in the *FIA* Formula E World *Championship*.

2.6.5.g *FIA* ma prawo wstrzymać i anulować rejestrację każdej osoby, która naruszyła Artykuł 12.2. Każda taka decyzja musi być uzasadniona.

2.6.5.g The *FIA* has the right to withhold and to cancel the registration of any person who has

committed a breach of Article 12.2. Reasons must be given for any such decision.

2.6.5.h *FIA*, każdemu właściwie zarejestrowanemu członkowi zespołu któregokolwiek z wyżej wymienionych producentów, ma prawo do czasowego lub ostatecznego odmówienia, prawa dostępu do *Obszarów Zastrzeżonych* na *Zawodach* stanowiących część dowolnych *Mistrzostw* Świata *FIA*.

2.6.5.h The *FIA* has the right to deny, temporarily or definitively, any duly registered member of any of the aforementioned manufacturers' staff of the right to access the *Reserved Areas* at *Competitions* forming part of any *FIA* World *Championship*.

2.6.5.i Jeżeli zmiana, w którejkolwiek z wyżej wymienionych organizacji producentów, prowadzi do modyfikacji listy członków ich personelu, którzy zobowiązani są do rejestracji w *FIA*, wspomniany producent musi poinformować o tym *FIA* w ciągu 7 dni od tej zmiany i przedłożyć zaktualizowaną listę osób w tym samym terminie, jednocześnie zwracając do *FIA* certyfikaty rejestracji osób, które przestały pełnić swoją funkcję.

2.6.5.i If a change in any of the aforementioned manufacturers' organisation leads to a modification of the list of members of their staff who must be registered with the *FIA*, said manufacturer must inform the *FIA* of this within the 7 days following that change and submit an updated list within the same deadline, while returning to the *FIA* the certificates of registration of the persons who have ceased to perform their role.

ARTYKUŁ 2.7 WARUNKI SZCZEGÓŁOWE

W odniesieniu do Mistrzostw FIA, pucharów, challenge lub trofeów, obowiązują poniższe zapisy Artykułów 2.7.1 do 2.7.3, o ile inne właściwe przepisy FIA nie stanowią inaczej.

ARTICLE 2.7 SPECIFIC CONDITIONS

In the context of FIA Championships, cups, challenges or trophies, Articles 2.7.1 to 2.7.3 below shall apply unless otherwise provided for in the applicable FIA regulations.

2.7.1 *Samochody* dopuszczone do startu *Rajdach* międzynarodowych

2.7.1 *Automobiles* authorised in international *Rallies*

2.7.1.a We wszystkich *Rajdach* międzynarodowych, z wyłączeniem Rajdowych Mistrzostw Świata FIA, moc wszystkich *Samochodów* ograniczona jest według stosunku masa/moc, wynoszącego minimum 3.4kg/KM (4.6kg/kW). *FIA* może w każdej chwili i w każdych okolicznościach podjąć niezbędne kroki w celu przestrzegania powyższego ograniczenia mocy.

2.7.1.a The power of all *Automobiles* is restricted according to a minimum weight/power ratio of 3.4 kg/hp (4.6 kg/kw) in all international *Rallies*, except those counting towards the FIA World Rally Championship. The *FIA* shall, at all times and under all circumstances, take all the measures necessary for the enforcement of this power restriction.

2.7.1.b W *Rajdach* międzynarodowych mogą uczestniczyć wyłącznie:

2.7.1.b Only the following may participate in international *Rallies*:

2.7.1.b.i *Samochody* turystyczne (Grupa A), o ile nie ma przeciwwskazania w karcie homologacyjnej, wykluczającego pewne ewolucje.

2.7.1.b.i Touring *Automobiles* (Group A) unless there is an indication to the contrary on the homologation form excluding certain evolutions;

2.7.1.b.ii *Samochody* produkcyjne (Grupy N, R, Rally i RGT).

2.7.1.b.ii Production *Automobiles* (Groups N, R, Rally and RGT).

2.7.1.c Do udziału w *Rajdach* międzynarodowych innych niż Rajdowe *Mistrzostwa* Świata, o ile nie ma przeciwwskazania w treści karty homologacyjnej, wykluczającego pewne ewolucje, *Samochody* Grupy A, N, R i RGT dopuszczone są, przez okres dodatkowych 8 lat po wygaśnięciu homologacji, pod następującymi warunkami:

2.7.1.c Unless there is an indication to the contrary on the homologation form excluding certain evolutions, Groups A, N, R and RGT *Automobiles* are permitted, during a further period of eight years following the expiry of their homologation, to participate in international *Rallies* other than those of the World Rally *Championship* on the following conditions:

2.7.1.c.i dokumenty homologacyjne *FIA*, zostaną przedstawione w czasie badań administracyjnych i badań kontrolnych;

2.7.1.c.i the *FIA* homologation papers are produced at administrative checking and at scrutineering;

2.7.1.c.ii *Samochody* te pozostają w zgodności z regulaminem technicznym (*Załącznik J*) obwiązującym w dniu wygaśnięcia homologacji i znajdują się w odpowiednim stanie, który według oceny sędziów technicznych umożliwia ich udział w rajdzie.

2.7.1.c.ii the *Automobiles* are in conformity with the technical regulations (*Appendix* J) valid at the date of the expiry of their homologation and are in a sound condition to participate, at the discretion of the scrutineers.

2.7.1.d Wymiary ograniczników wlotu powietrza do turbo, używanych w tych *Samochodach,* jak również minimalna masa samochodów, muszą być zgodne z aktualnymi wymaganiami.

2.7.1.d The size of turbo restrictors used on these *Automobiles* and the minimum weight must be those currently valid.

2.7.2 *Rajdy Terenowe* i *Rajdy Terenowe Baja*

2.7.2 *Cross-Country Rallies* and *Baja Cross-Country Rallies*

Dopuszczone są wyłącznie terenowe *Samochody* (Grupa T) zdefiniowane w regulaminach technicznych *FIA*, z wyłączeniem wszelkich innych *Samochodów*.

Only cross-country *Automobiles* (Groups T) as defined by the *FIA* technical regulations may be admitted, except for any other *Automobile*.

2.7.3 *Rajdy Terenowe Maratony*

2.7.3 *Marathon Cross-Country Rallies*

2.7.3.a Wszystkie *Rajdy Terenowe Maratony* muszą być wpisane do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego.

2.7.3.a All *Marathon Cross-Country Rallies* must be entered on the International Sporting Calendar.

2.7.3.b Na danym kontynencie w ciągu roku może się odbyć tylko jeden *Rajd Terenowy Maraton*, prócz specjalnego zezwolenia wydanego przez *FIA*.

2.7.3.b Only one *Marathon Cross-Country Rally* per continent may be organised each year, unless a special waiver is granted by the *FIA*.

2.7.3.c *Zawody* nie mogą trwać dłużej niż 21 dni (łącznie z badaniami kontrolnymi i odcinkiem super specjalnym).

2.7.3.c The *Competition* must last no more than twenty-one days (including scrutineering and super special stage).

2.7.3.d Wyłącznie terenowe *Samochody* (Grupa T) zdefiniowane w regulaminach technicznych *FIA* są do nich dopuszczone, z wyłączeniem wszelkich innych *Samochodów*.

2.7.3.d Only cross-country *Automobiles* (Groups T) as defined by the *FIA* technical regulations may be admitted, except for of any other *Automobile*.

2.7.4 *Próby ustanowienia Rekordu*

2.7.4 *Record Attempts*

2.7.4.a Posiadacz rekordu

2.7.4.a Holder of record

2.7.4.a.i Jeśli *Rekord* został ustanowiony w trakcie próby indywidualnej posiadaczem jest *Zawodnik,* któremu przyznane zostało pozwolenie podjęcia próby i który podpisał zgłoszenie do uzyskania takiej zgody.

2.7.4.a.i If the *Record* is one established in the course of an individual attempt, the holder is the *Competitor* to whom permission to make the attempt was granted and who made a formal application for such permission.

2.7.4.a.ii Jeśli *Rekord* został ustanowiony w trakcie *Zawodów,* jego posiadaczem jest *Zawodnik*, który dokonał zgłoszenia *Samochodu,* którym osiągnięty został rekordowy wynik.

2.7.4.a.ii If the *Record* is one established in the course of an *Event* the holder is the *Competitor* in whose name the *Automobile* with which the performance was achieved was entered.

2.7.4.b Jurysdykcja

2.7.4.b Jurisdiction

2.7.4.b.i *ASN* rozstrzyga wszelkie wnioski o zatwierdzenie *Rekordów* ustanowionych na jego terytorium.

2.7.4.b.i An *ASN* shall adjudicate upon all claims to *Records* made within its territory.

2.7.4.b.ii *FIA* rozstrzyga wszelkie wnioski o zatwierdzenie *Rekordów Światowych*, które przedkładane są jej przez odpowiednie *ASN-y*.

2.7.4.b.ii The *FIA* shall adjudicate upon all claims to *World Records*, which claims shall be submitted to it by the appropriate *ASN*.

2.7.4.c *Samochody* kwalifikowane do ustanawiania *Rekordów*
Każdy z *Rekordów* może być ustanowiony wyłącznie przez *Samochód*.

2.7.4.c *Automobile* eligible to establish *Records*

Each one of the *Records* may be established only by an *Automobile*.

2.7.4.d Uznane *Rekordy*

2.7.4.d *Records* recognised

2.7.4.d.i Jedynymi uznawanymi *Rekordami* są *Rekordy Krajowe*, *Rekordy Świata*, *Absolutne Rekordy Świata* i *Niekwestionowany Rekord Świata*.

2.7.4.d.i The only *Records* recognised shall be *National Records*, *World Records*, *Absolute World Records* and the *Outright World Record*.

2.7.4.d.ii Ten sam *Rekord* może być uznany w kilku wyżej podanych kategoriach.

2.7.4.d.ii The same *Record* may be recognised in several of the above-mentioned categories.

2.7.4.e *Rekordy Samochodowe* ograniczone do jednej klasy

2.7.4.e *Automobile Records* restricted to their own class

Samochód, który ustanowił lub pobił *Rekord Świata* w swej klasie, może pobić *Absolutny Rekord Świata*, ale nie może pobić tego samego *Rekordu* w żadnej klasie wyżej.

An *Automobile* having established or broken a *World Record* in its own class may thereby break the *Absolute World Record*, but cannot beat the same *Record* in any superior class.

2.7.4.f Uznawane czasy i dystanse

2.7.4.f Periods and distances recognized

Dla *Rekordów Krajowych* i *Rekordów Świata* uznane mogą być tylko takie czasy i dystanse, jak wymienione w *Załączniku D*.

Only such periods and distances for *National Records* and for *World Records* as are laid down in *Appendix* D shall be recognised.

2.7.4.g *Rekordy* ustanowione w trakcie wyścigu

2.7.4.g *Records* established during a race

Rekordy, dotyczące czasu lub dystansu, osiągnięte podczas wyścigu nie będą zatwierdzone. *Rekord okrążenia* może być ustanowiony jedynie w trakcie wyścigu.

No time or distance *Record* established during a race shall be recognised. A *Lap Record* can only be established during a race.

2.7.4.h *Próby ustanowienia Rekordu*

2.7.4.h *Record Attempts*

Warunki, w jakich muszą być przeprowadzone *Próby ustanowienia Rekordu* są szczegółowo opisane w *Załączniku D*.

Conditions under which *Record Attempts* shall be made are mentioned in detail in *Appendix* D.

2.7.4.i Warunki zatwierdzania *Rekordów Świata*

2.7.4.i Conditions for the recognition of *World Records*

2.7.4.i.i *Rekord Świata* może być zatwierdzony jedynie wtedy, gdy próba ustanowienia została przeprowadzona w kraju reprezentowanym w *FIA*, lub w drodze wyjątku w przypadku, gdy kraj nie jest reprezentowany w *FIA*, ale posiada specjalne *Zezwolenie Organizacyjne* wydane przez *FIA*.

2.7.4.i.i A *World Record* cannot be recognised unless the attempt has taken place in a country represented within the *FIA*, or by way of exception, in a country not represented but with an *Organising Permit* issued by the *FIA*.

2.7.4.i.ii W żadnym wypadku nie może zostać uznany *Rekord Świata* jeżeli próba ustanowienia miała miejsce na *Trasie* niezatwierdzonej przez *FIA*.

2.7.4.i.ii In no case may a *World Record* be recognised unless the attempt has taken place on a *Course* approved by the *FIA*.

2.7.4.j Rejestracja *Rekordów*

2.7.4.j Registration of *Records*

2.7.4.j.i Każdy *ASN* musi prowadzić rejestr wszystkich *Rekordów* ustanowionych lub pobitych na jego terytorium i wydaje na życzenie zaświadczenie o *Krajowym Rekordzie*.

2.7.4.j.i Each *ASN* shall keep a register of all *Records* established or broken within its territory and shall issue certificates of *National Records* on request.

2.7.4.j.ii *FIA* prowadzi rejestr *Rekordów Świata* oraz na życzenie wydaje zaświadczenia o tych *Rekordach*.

2.7.4.j.ii The *FIA* will keep a register of *World Records* and will issue certificates of those *Records* on request.

2.7.4.k Ogłaszanie *Rekordów*

2.7.4.k Publication of *Records*

2.4.7.k.i W okresie oczekiwania na zatwierdzenie danego *Rekordu*, wynik próby ustanowienia nie może być użyty w celach reklamowych, jeżeli w łatwy i czytelny sposób nie dodano uwagi „Wymaga zatwierdzenia".

2.7.4.k.i Pending the formal recognition of a claim to a *Record*, the result of an attempt may not be advertised unless the following words are added in easily readable characters "Subject to confirmation".

2.7.4.k.ii Niestosowanie się do powyższego zapisu automatycznie spowoduje odmowę zatwierdzenia *Rekordu*, bez przesądzania o dalszych karach, jakie mogą zostać nałożone przez właściwy *ASN*.

2.7.4.k.ii Disregard of this rule shall automatically entail the non-recognition of a claim to a *Record* without prejudice to any further penalty that may be inflicted by the appropriate *ASN*.

2.7.4.l Opłaty za *Próbę ustanowienia Rekordu*

2.7.4.l *Record Attempt* fees

2.4.7.l.i Właściwy *ASN* może ustanowić opłatę, za nadzór oraz administrację nad *Próbami ustanowienia Rekordów Krajowych*. Opłata ta będzie ustalana corocznie i opłacana w *ASN*.

2.7.4.l.i The competent *ASN* may establish a fee for its oversight and administration of *National Record Attempts*. Such fee will be fixed each year by and payable to the *ASN*.

2.7.4.l.ii *FIA* może ustanowić opłatę, za nadzór oraz administrację nad *Próbami ustanowienia Rekordów Świata*. Opłata ta będzie ustalana corocznie i opłacana w *FIA*.

2.7.4.l.ii The *FIA* may establish a fee for its oversight and administration of *World Record Attempts*. Such fee will be fixed each year by and payable to the *FIA*.

ARTYKUŁ 3. *ZAWODY* – SZCZEGÓŁY ORGANIZACYJNE (*COMPETITIONS* – ORGANISATIONAL DETAILS)

ARTYKUŁ 3.1 KONIECZNE *ZEZWOLENIE NA ORGANIZACJĘ*

Zawody, muszą posiadać *Zezwolenie na Organizację*, wydane przez właściwy *ASN* lub w przypadku kraju nie zrzeszonego w *FIA*, wydane przez *FIA*.

ARTICLE 3.1 NECESSARY *ORGANISING PERMIT*

A *Competition* must have an *Organising Permit* issued by the *ASN* of the country concerned or if held in a country not represented within the *FIA*, issued by the *FIA*.

ARTYKUŁ 3.2 WNIOSEK O ZEZWOLENIE NA ORGANIZACJĘ

3.2.1 Każdy wniosek o wydanie *Zezwolenia na Organizację*, musi być przesłany do *ASN*, zgodnie w obowiązującymi terminami, wraz z następującą informacją: projekt *Regulaminu Uzupełniającego* dla każdych *Zawodów* wchodzących w skład *Imprezy (Event'u)*, poza *Próbami ustanowienia Rekordów*.

ARTICLE 3.2 APPLICATION FOR AN *ORGANISING PERMIT*

3.2.1 Each application for an *Organising Permit* shall be sent to the *ASN* in accordance with the applicable deadlines, with the following information: draft of the *Supplementary Regulations* for each *Competition* of the *Event*, except for *Record Attempts*.

3.2.2 W przypadku, kiedy *ASN* ustalił z góry opłatę za wydanie *Zezwolenia na Organizację*, do wniosku musi być dołączona kwota tej opłaty, która w przypadku odmowy wydania *Zezwolenia na Organizację* będzie zwrócona.

3.2.2 In the case of the *ASN* having fixed a fee beforehand for the issue of an *Organising Permit*, application must be accompanied by that fee, which will be reimbursed if the *Organising Permit* is not granted.

ARTYKUŁ 3.3 WYDAWANIE *ZEZWOLENIA NA ORGANIZACJĘ*

3.3.1 W każdym kraju w którym funkcjonuje *ASN*, to ASN ma wyłączne prawo do wydawania *Zezwoleń na Organizację*, w formie jaką uzna za stosowną.

ARTICLE 3.3 ISSUING OF *ORGANISING PERMIT*

3.3.1 In each country where there is an *ASN*, that *ASN* has the right to issue *Organising Permits* in a format of its choice.

3.3.2 *Organizator*, który złoży wniosek o wydanie *Zezwolenia na Organizację* jest upoważniony do otrzymania *Zezwolenia na Organizację* pod warunkiem, że spełnia kryteria ustanowione w niniejszym *MKS* i obowiązujących regulaminach sportowych i technicznych *FIA,* oraz właściwego *ASN,* jeżeli mają zastosowanie.

3.3.2 An *Organiser* who makes an application for an *Organising Permit* shall be entitled to have that *Organising Permit* granted if he meets the criteria set out in the *Code* and the applicable sporting and technical rules of the *FIA* and, where applicable, of the relevant *ASN*.

ARTYKUŁ 3.4 PRZESTRZEGANIE PRAWA I REGULAMINÓW

3.4.1 W przypadku rozgrywania każdych *Zawodów* (na drogach, *Torach* lub innych *Obszarach z ograniczonym dostępem*) żadne *Zezwolenie na Organizację* nie może być wydane przez *ASN* chyba, że *Komitet* uzyskał, lub podjął starania w celu uzyskania odpowiedniej zgody właściwych władz administracyjnych

ARTICLE 3.4 COMPLIANCE WITH LAWS AND REGULATIONS

3.4.1 Wherever the Competition takes place (road, *Circuit* or any other Reserved Area), no *Organising Permit* shall be granted by the *ASN* unless the *Organising Committee* has obtained, or undertakes to obtain, the relevant permission from the competent local authorities.

3.4.2 Te części *Zawodów,* które przeprowadzane są na drogach publicznych, otwartych dla ruchu drogowego, muszą stosować się do przepisów ruchu drogowego kraju w którym są rozgrywane.

3.4.2 Those parts of *Competitions* taking place on public Roads open to normal traffic must conform to the road traffic regulations of the country in which they take place.

3.4.3 *Zawody* rozgrywane na *Pętlach Prędkościowych* muszą stosować się do przepisów niniejszego *MKS*, ale mogą również odnosić się do dodatkowych *Regulaminów Uzupełniających,* regulujących zasady jazdy samochodów wyścigowych po *Pętlach Prędkościowych* i wydanych specjalnie w tym celu.

3.4.3 *Competitions* organised on a *Speedway* shall be subject to all the rules of the *Code* but may also be subject to *Supplementary Regulations* governing the driving of racing cars on *Speedways* and specially established for that purpose.

3.4.4 Publikowanie regulaminów: regulaminy różnych *Zawodów Mistrzostw FIA* winny wpłynąć do sekretariatu *FIA*, w terminie zgodnym z obowiązującym regulaminem sportowym.

3.4.4 Publication of the regulations: the regulations of the various *FIA Championship Competitions* should reach the *FIA* Secretariat in accordance with the applicable sporting regulations.

ARTYKUŁ 3.5 PODSTAWOWE INFORMACJE DO UMIESZCZENIA W *REGULAMINIE UZUPEŁNIAJĄCYM* (nie ma zastosowania w przypadku *Mistrzostw* Świata FIA Formuły 1)

ARTICLE 3.5 MAIN INFORMATION TO BE INCLUDED IN *SUPPLEMENTARY REGULATIONS* (not applicable to the *FIA* Formula One World *Championship*)

3.5.1 Wyznaczenie *Organizatora (-ów)*;

3.5.1 Nomination of the *Organiser(s)*;

3.5.2 Nazwa, charakter i definicja proponowanych *Zawodów;*

3.5.2 The name, nature and definition of the proposed *Competition(s)*;

3.5.3 Oświadczenie, że *Zawody* zostaną przeprowadzone zgodnie z niniejszym *MKS* i krajowymi regulaminami jeżeli są wydane;

3.5.3 A statement that the *Event* is to be held under the *Code* and under national rules if they exist;

3.5.4 Skład *Komitetu Organizacyjnego*, który musi zawierać nazwiska i imiona osób tworzących *Komitet Organizacyjny* oraz adres tego komitetu;

3.5.4 Composition of the *Organising Committee*, which must include the names of the persons forming the *Organising Committee,* and the address of that committee;

3.5.5 Miejsce i termin *Zawodów;*

3.5.5 Place and date of the *Event*;

3.5.6 Pełny opis proponowanych *Zawodów* (długość i kierunek jazdy na *Trasie,* klasy i kategorie dopuszczonych *Samochodów,* paliwo, ograniczenia w liczbie *Zawodników,* jeżeli takie ograniczenie obowiązuje i/lub w liczbie *Samochodów*

3.5.6 A full description of the proposed *Competitions* (length and direction of the *Course*, classes and categories of *Automobiles* admitted, fuel, restriction in the number of *Entries*, if such limitation exists, and/or in the number of *Automobiles* allowed to start (in accordance with Appendix O), etc.);

dopuszczonych do startu (w zgodzie z Załącznikiem O), itp.);

3.5.7 Wszystkie przydatne informacje dotyczące *Zgłoszeń* (miejsce przyjmowania, daty i godziny otwarcia i zamknięcia terminu zgłoszeń, kwoty wpisowego, jeśli takie jest pobierane;

3.5.8 Wszystkie przydatne informacje dotyczące ubezpieczenia;

3.5.9 Daty, godziny i sposób *Startu*, ze wskazaniem *Handicapów*, jeśli są one przewidziane;

3.5.10 Przypomnienie postanowień *MKS*, zwłaszcza dotyczących obowiązkowych *Licencji*, sygnalizacji (*Załącznik H*);

3.5.11 Sposób ustanawiania klasyfikacji;

3.5.12 Miejsce i czas publikacji *Prowizorycznej* i *Końcowej Klasyfikacji*. W przypadku, gdy organizator nie jest w stanie opublikować klasyfikacji, tak jak było ustalone, należy opublikować, we wskazanym uprzednio czasie i miejscu, dokładne informacje dotyczące dalszych kroków jakie planuje się podjąć odnośnie klasyfikacji;

3.5.13 Szczegółową listę nagród;

3.5.14 Przypomnienie postanowień *MKS* dotyczących protestów;

3.5.15 Nazwiska członków Zespołu Sędziów Sportowych i innych osób oficjalnych;

3.5.16 Lokalizację oficjalnej tablicy ogłoszeń lub wirtualnej tablicy ogłoszeń;

3.5.17 Warunki odroczenia lub odwołania *Zawodów*, jeżeli obowiązują.

ARTYKUŁ 3.6 ZMIANY W *REGULAMINIE UZUPEŁNIAJĄCYM*

Do *Regulaminu Uzupełniającego* nie można wprowadzać żadnych zmian po terminie otwarcia *Zgłoszeń* chyba, że wyrażą na nie jednomyślną zgodę wszyscy już zgłoszeni *Zawodnicy* lub jeśli wprowadzone są decyzją ZSS. Pod warunkiem uzyskania zgody *ASN* i/lub *FIA*, zmiany związane z bezpiecznym i sprawnym przebiegiem *Imprezy (Event'u)* mogą być dokonane przez *Organizatora* do czasu startu danych *Zawodów* (jak określone w Artykule 2.1.7.a MKS).

3.5.7 All useful information concerning *Entries* (address to which they are to be sent, dates and hours of opening and closing, amount of fee, if such exists;

3.5.8 All relevant information concerning insurance;

3.5.9 The dates, times and nature of *Starts*, with indication of *Handicaps*, if any;

3.5.10 Reminder of clauses of the *Code*, especially as regards compulsory *Licences*, signals (*Appendix* H);

3.5.11 Manner in which classification shall be established;

3.5.12 The place and time of the publication of the *Provisional* and *Final Classifications*. Should it be impossible for the Organisers to publish the classifications as stated, they shall issue, at the time and place fixed, accurate details concerning the measures they intend to take regarding the classifications;

3.5.13 A detailed list of prizes;

3.5.14 A reminder of the clauses of the *Code* concerning protests;

3.5.15 The names of the stewards and of the other officials;

3.5.16 The locations of the official notice boards or the digital notice board;

3.5.17 A provision for postponement or cancellation of a *Competition*, if applicable.

ARTICLE 3.6 AMENDMENTS TO *SUPPLEMENTARY REGULATIONS*

No amendments shall be made to the *Supplementary Regulations* after the beginning of the period for receiving *Entries*, unless unanimous agreement is given by all *Competitors* already entered, or by decision of the stewards. Subject to the prior agreement of the *ASN* and/or the *FIA*, amendments restricted to the safe and orderly conduct of the *Event* may be made by the *Organiser* until the start of the *Competition* concerned (as defined in Article 2.1.7.a of the *Code*).

ARTYKUŁ 3.7 PODSTAWOWE INFORMACJE DO PODANIA W *OFICJALNYM PROGRAMIE*

3.7.1 Stwierdzenie, że *Zawody* prowadzone będą zgodnie z *MKS* i krajowym regulaminem sportowym, jeśli taki został wydany;

3.7.2 Miejsce i data *Zawodów;*

3.7.3 Krótki opis i harmonogram czasowy przewidzianych *Zawodów*;

3.7.4 Nazwy lub nazwiska *Zawodników* i *Kierowców* wraz z przyznanymi numerami startowymi umieszczonymi na ich *Samochodach;*

3.7.5 *Handicap,* jeśli będzie zastosowany;

3.7.6 Szczegółową listę nagród;

3.7.7 Nazwiska członków Zespołu Sędziów Sportowych i innych osób oficjalnych.

ARTYKUŁ 3.8 *ZGŁOSZENIE*

3.8.1 *Zgłoszenie* zobowiązuje *Zawodnika* do wzięcia udziału w *Zawodach*, w których zgodził się wystartować, z wyjątkiem przypadku zaistnienia udowodnionej *Siły Wyższej*.

3.8.2 Zobowiązuje ono także *Organizatora* do wypełnienia względem *Zawodnika* wszelkich szczegółowych warunków, na podstawie, których zostało dokonane *Zgłoszenie*, z zastrzeżeniem, że *Zawodnik* uczyni ze swej strony wszystko, aby lojalnie wziąć udział w *Zawodach*.

ARTYKUŁ 3.9 PRZYJMOWANIE *ZGŁOSZEŃ*

3.9.1 *Komitet Organizacyjny* może przyjmować *Zgłoszenia* po otrzymaniu *Zezwolenia na Organizację* zawodów od *ASN*.

3.9.2 Format *Zgłoszeń*
Ostateczne *Zgłoszenia* winny być pisemnie wypełnione na regulaminowym formularzu dostarczonym przez *Komitet Organizacyjny*, w którym należy podać nazwę oraz adres *Zawodnika* i nominowanych *Kierowców* oraz jeżeli jest to wymagane także numery *Licencji Zawodnika* i *Kierowców*. *Regulamin Uzupełniający* może jednak precyzować dodatkowy termin na wyznaczenie *Kierowców*.

3.9.3 Opłata *Wpisowego*

Jeśli opłata *Wpisowego* jest przewidziana w *Regulaminie Uzupełniającym,* to każde *Zgłoszenie* do którego nie będzie dołączona powyższa wpłata, uznane będzie za nieważne.

ARTICLE 3.7 MAIN INFORMATION TO BE INCLUDED IN THE *OFFICIAL PROGRAMME*

3.7.1 A statement that the *Event* is to be held under the *Code* and under the national rules if such exist;

3.7.2 Place and date of the *Event*;

3.7.3 A short description and the time table of the proposed *Competitions*;

3.7.4 Names of *Competitors* and *Drivers* with the numbers allocated to their *Automobiles*;

3.7.5 The *Handicap*, if any;

3.7.6 A detailed list of prizes;

3.7.7 The names of the stewards and of the other officials.

ARTICLE 3.8 *ENTRY*

3.8.1 An *Entry* compels the *Competitor* to take part in the *Competition* in which they have accepted to run, except in case of duly established *Force Majeure*.

3.8.2 It also binds the *Organiser* to fulfil, for the *Competitor*, all the conditions upon which the *Entry* was made, the only reservation being that the *Competitor* must use his best endeavours to participate in the *Competition*.

ARTICLE 3.9 RECEIPT OF *ENTRIES*

3.9.1 Once the *ASN* has agreed to issue an *Organising Permit* for an *Event*, the *Organising Committee* may receive *Entries*.

3.9.2 Format of *Entries*
Final *Entries* shall be made in writing in the format required by the *Organising Committee* which shall provide for a statement of the name and address of the *Competitor* and of the *Drivers* nominated, if necessary, together with *Licence* numbers of the *Competitor* and *Drivers*. The *Supplementary Regulations* may, however, provide for an additional period of time for the nomination of *Drivers*.

3.9.3 Payment of *Entry* fees

If an *Entry* fee is provided for in the *Supplementary Regulations*, any *Entry* not accompanied by this fee shall be null and void.

3.9.4 Zezwolenia wydawane przez *ASN-y* na udział w *Zawodach Międzynarodowych* rozgrywanych zagranicą

3.9.4.a *Zawodnicy* i *Kierowcy* mogą brać udział w *Zawodach Międzynarodowych* organizowanych za granicą wyłącznie po wcześniejszym uzyskaniu zezwolenia z ich macierzystego *ASN-u*.

3.9.4.b Zezwolenie takie może przybierać każdą formę, jaką właściwy *ASN* uzna za stosowną.

3.9.4.c Przyjęcie przez *Organizatora Zgłoszenia* od *Zawodnika* i/lub *Kierowcy* zagranicznego bez wcześniejszej zgody *ASN-u*, który wydał mu *Licencję* lub *Licencje*, stanowi naruszenie przepisów przez *Organizatora*, które po powiadomieniu *FIA* spowoduje nałożenie kary, jaką *FIA* uzna za stosowną.

3.9.4.d Zezwolenia takie mogą być wydawane wyłącznie przez *ASN* posiadaczom wydanych przez siebie licencji, na udział w *Zawodach* prawidłowo zgłoszonych do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego.

3.9.4 Authorisations granted by *ASNs* to take part in *International Competitions* abroad

3.9.4.a *Competitors* and *Drivers* who wish to take part in an *International Competition* organised abroad can only do so with the prior autorisation of their own *ASN*.

3.9.4.b This authorisation shall be given by the *ASN* concerned in such form as they might deem convenient.

3.9.4.c Should an *Organiser* accept the *Entry* of a foreign *Competitor* and/or *Driver* who has no authorisation from the *ASN* which issued them with their *Licence* or *Licences*, that *Organiser* would be committing an infringement which, when known to the *FIA*, would entail such penalty as the *FIA* may deem to impose.

3.9.4.d These authorisations may only be given by *ASNs* to their licence-holders for *Competitions* entered on the International Sporting Calendar.

ARTYKUŁ 3.10 RESPEKTOWANIE *ZGŁOSZEŃ*

3.10.1 Wszystkie spory pomiędzy *Zawodnikiem* a *Organizatorem*, dotyczące *Zgłoszenia*, będą rozstrzygane przez *ASN*, który zatwierdził *Komitet Organizacyjny*.

3.10.2 Jeśli orzeczenie nie może być podjęte przed terminem rozegrania *Zawodów*, każdy *Zawodnik*, który dokonał zgłoszenia lub każdy *Kierowca*, który zaakceptował start w tych *Zawodach*, a który nie weźmie w nich udziału, będzie natychmiast zawieszony międzynarodowo (czasowe cofnięcie *Licencji*) chyba, że wpłaci kaucję, której wysokość ustalana jest przez *ASN* w każdym kraju.

3.10.3 Wniesienie tej kaucji nie upoważnia *Zawodnika* czy *Kierowcy* do zmiany uczestnictwa w jednych *Zawodach* na inne.

ARTICLE 3.10 RESPECT OF *ENTRIES*

3.10.1 Any dispute between a *Competitor* and the *Organiser* regarding an *Entry* shall be judged by the *ASN* having approved the *Organising Committee*.

3.10.2 If the dispute is not resolved before the date of the *Competition* concerned, any *Competitor* who, having been entered, or any *Driver* who, having accepted to take part in that *Competition*, does not run, will be immediately suspended internationally (temporary withdrawal of their *Licence*), unless he pays a deposit, the amount of which shall be fixed in each country by the *ASN*.

3.10.3 The payment of this deposit does not imply that a *Competitor* or a *Driver* may substitute one *Competition* for another.

ARTYKUŁ 3.11 ZAMKNIĘCIE *ZGŁOSZEŃ*

3.11.1 Daty i godziny zamknięcia *Zgłoszeń* muszą być obowiązkowo podane w *Regulaminie Uzupełniającym*.

3.11.2 W przypadku *Zawodów Międzynarodowych*, zamknięcie *Zgłoszeń* musi nastąpić co najmniej na 7 dni przed terminem ustalonym dla rozegrania *Zawodów*. Dla innych *Zawodów* okres ten może być zredukowany wedle uznania danego *ASN* lub *FIA*.

ARTICLE 3.11 CLOSING OF *ENTRIES*

3.11.1 Dates and times for the closing of *Entries* must be mentioned in *Supplementary Regulations*.

3.11.2 As regards *International Competitions*, closing of *Entries* must take place at least 7 days prior to the date fixed for the *Event*. For other *Competitions*, the time limit may be reduced at the discretion of the relevant *ASN* or of the *FIA*.

ARTYKUŁ 3.12 *ZGŁOSZENIE* PRZESŁANE DROGĄ ELEKTRONICZNĄ

3.12.1 *Zgłoszenie* może być dokonane jakimkolwiek środkiem łączności elektronicznej, pod warunkiem, że zostało wysłane przed terminem wyznaczonym do zamknięcia *Zgłoszeń* i jeżeli jest to wymagane, także wraz z załączonym potwierdzeniem dokonania opłaty wymaganego *Wpisowego*.

3.12.2 Czas nadania na dokumencie elektronicznym (np. poczta elektroniczna) jest uznawany za czas dokonania *Zgłoszenia*.

ARTICLE 3.12 *ENTRY* MADE BY ELECTRONIC MEANS

3.12.1 An *Entry* may be made by any electronic means of communication provided it is dispatched before the time limit fixed for the closing of *Entries* and, if need be, the required *Entry* fee is lodged concurrently.

3.12.2 The time of sending shown on the electronic communication (e.g. email) will be used as conclusive evidence of the time of lodgement of the *Entry*.

ARTYKUŁ 3.13 *ZGŁOSZENIE* ZAWIERAJĄCE FAŁSZYWE DANE

3.13.1 Każde *Zgłoszenie* zawierające fałszywe dane, będzie uznane za nieważne i niebyłe.

3.13.2 Złożenie takiego *Zgłoszenia* uznane będzie za nieprzestrzeganie postanowień *MKS*. Co więcej, *Wpisowe* może ulec przepadkowi.

ARTICLE 3.13 *ENTRY* CONTAINING A FALSE STATEMENT

3.13.1 Any *Entry* which contains a false statement shall be considered null and void.

3.13.2 The lodgement of such an *Entry* shall be deemed a breach of the *Code*. Moreover, the *Entry* fee may be forfeited.

ARTYKUŁ 3.14 ODMOWA PRZYJĘCIA *ZGŁOSZENIA*

3.14.1 W przypadku odmowy przyjęcia *Zgłoszenia* do *Zawodów Międzynarodowych,* przez *Komitet Organizacyjny*, należy pisemnie powiadomić o takiej odmowie zainteresowanego w terminie nie dłuższym niż 2 dni po terminie zamknięcia *Zgłoszeń* i nie później niż na 5 dni przed *Zawodami*. Odmowa musi być uzasadniona.

3.14.2 Dla innych *Zawodów*, regulamin krajowy może przewidywać inne terminy dotyczące odmowy przyjęcia zgłoszenia.

ARTICLE 3.14 REFUSAL OF *ENTRY*

3.14.1 In the case of an *Entry* for an *International Competition* being refused by the *Organising Committee*, the latter must notify the applicant of such refusal no later than 2 days after the *Entry* closing date and not less than 5 days before the beginning of the *Competition*, stating the grounds for such a refusal.

3.14.2 As regards other *Competitions*, the national regulations may provide other terms as far as the notification of a refusal is concerned.

ARTYKUŁ 3.15 *ZGŁOSZENIA* WARUNKOWE

3.15.1 *Regulamin Uzupełniający* może przewidywać, że *Zgłoszenia* będą przyjmowane pod pewnymi, wyraźnie określonymi warunkami, na przykład w przypadku ograniczonej liczby startujących, jeśli zwolni się miejsce wśród innych zgłoszonych *Zawodników*.

3.15.2 Strona zainteresowana musi zostać powiadomiona o warunkowym przyjęciu *Zgłoszenia* listownie lub za pomocą środków łączności elektronicznej, nie później niż na dzień poprzedzający dzień zamknięcia *Zgłoszeń*. Jednakże *Zawodnik* zgłoszony warunkowo, nie podlega obowiązującym wymaganiom związanym z nieuprawnioną zmianą jednych *Zawodów* na inne.

ARTICLE 3.15 CONDITIONAL *ENTRIES*

3.15.1 *Supplementary Regulations* may provide that *Entries* shall be accepted under certain well specified conditions as for instance in the case of a limitation on the number of starters, when a vacancy occurs among the other *Competitors* entered.

3.15.2 A conditional *Entry* must be notified to the interested party by letter or any electronic means of communication sent no later than the day following the closing of *Entries*, but the *Competitor* entered conditionally is not subject to the applicable prescriptions relating to unauthorised substitution of one *Competition* for another.

ARTYKUŁ 3.16 PUBLIKACJA *ZGŁOSZEŃ*

3.16.1 Żadne *Zgłoszenie* nie może być opublikowane, jeżeli *Organizator* nie otrzymał w pełni wypełnionego

ARTICLE 3.16 PUBLISHING OF *ENTRIES*

3.16.1 No *Entry* may be published unless the *Organisers* have received a duly completed *Entry*

Zgłoszenia i jeżeli jest to wymagane, wraz z dołączonym potwierdzeniem opłaty *Wpisowego*.

form accompanied by the *Entry* fee where applicable.

3.16.2 Przy publikowaniu *Zgłoszeń, Zawodnicy* przyjęci warunkowo są określani jako przyjęci warunkowo.

3.16.2 *Competitors* entered conditionally shall be designated as such when *Entries* are published.

ARTYKUŁ 3.17 WYBÓR *ZAWODNIKÓW*

ARTICLE 3.17 SELECTION OF *COMPETITORS*

3.17.1 Jeżeli obowiązujący regulamin przewiduje możliwość ograniczenia liczby *Zgłoszeń* i/lub *Samochodów* dopuszczonych do startu, to procedura wyboru i zatwierdzania *Zgłoszeń* musi być w nich określona.

3.17.1 Should the applicable regulations provide for a limitation on the number of *Entries* and/or *Automobiles* allowed to start, the procedure for the selection of the *Entries* accepted should be specified in the applicable regulations.

3.17.2 Jeżeli procedura wyboru nie jest opisana, to wybór odbędzie się w drodze głosowania lub zostanie określony przez *ASN*.

3.17.2 Where it is not, selection will be by means of ballot or as determined by the *ASN*.

ARTYKUŁ 3.18 WYZNACZANIE REZERWOWYCH

ARTICLE 3.18 NOMINATION OF RESERVES

Zgłoszenia odrzucone zgodnie z warunkami podanymi w Artykule 3.17 *MKS-u,* mogą zostać przyjęci przez *Komitet Organizacyjny* jako rezerwowe.

Should any *Entries* be eliminated in accordance with Article 3.17 of the *Code*, they may be accepted as a reserve by the *Organising Committee*.

ARTYKUŁ 3.19 *ZGŁOSZENIE SAMOCHODU*

ARTICLE 3.19 *ENTRY* OF AN *AUTOMOBILE*

3.19.1 Jeden i ten sam *Samochód* nie może być zgłoszony więcej niż jeden raz w tych samych *Zawodach*.

3.19.1 One and the same *Automobile* shall not be entered more than once in the same *Competition*.

3.19.2 W wyjątkowych okolicznościach, *ASN* na swoim terytorium może zatwierdzić więcej niż jedno *Zgłoszenie* tego samego *Samochodu* w tych samych *Zawodach*, o ile będzie on prowadzony przez tego samego *Kierowcę* tylko jeden raz.

3.19.2 In exceptional circumstances, an *ASN* may, in its territory, authorise more than one *Entry* of the same *Automobile* in the same *Competition*, so long as it is driven only once by the same *Driver*.

ARTYKUŁ 3.20 OFICJALNA LISTA *ZGŁOSZEŃ*

ARTICLE 3.20 OFFICIAL LIST OF *ENTRIES*

Komitet Organizacyjny musi obowiązkowo przysłać do *ASN-u* i udostępnić każdemu *Zawodnikowi,* oficjalną listę *Zgłoszeń* zatwierdzonych do wzięcia udziału w *Zawodach,* na co najmniej 48 godzin przed rozpoczęciem *Zawodów,* z wyjątkiem sytuacji w której *Zgłoszenia* kończą się po tym terminie, kiedy to oficjalna lista musi być dostępna dla każdego *Zawodnika* wcześniej niż start *Zawodów*.

The *Organising Committee* must send to the *ASN*, and make available to each *Competitor*, the official list of *Entries* accepted in the *Competition* at least 48 hours before the beginning of the *Event*, except where *Entries* close after this time, in which case the official list must be made available to each *Competitor* prior to the start of the *Competition*.

ARTYKUŁ 3.21 *TERENY ZASTRZEŻONE*

ARTICLE 3.21 *RESERVED AREAS*

W celu uzyskania dostępu do *Terenów Zastrzeżonych,* osoba musi posiadać specjalne zezwolenie lub przepustkę.

In order to gain access to the *Reserved Areas*, a person must hold a specific authorisation or a pass.

ARTYKUŁ 4. *WYDARZENIA / ZLOTY TURYSTYCZNE (TOURING ASSEMBLY)*

ARTYKUŁ 4.1 TRASA

ARTICLE 4.1 ITINERARY

Trasa (-y) *Wydarzenia/Zlotu Turystycznego* może (-gą) być obowiązkowa (-e), ale tylko z prostymi punktami

The itinerary(ies) of a *Touring Assembly* may be compulsory, but only with simple passage controls

kontroli przejazdu i bez jakichkolwiek narzuconych na uczestników średnich prędkości, podczas rozgrywania wydarzenia/zlotu.

and without any average speed being enforced on participants during the run.

ARTYKUŁ 4.2 WARUNKI OGÓLNE

ARTICLE 4.2 GENERAL CONDITIONS

4.2.1 Jedna lub kilka aktywności sportu samochodowego, z wyjątkiem wydarzeń szybkościowych, może (-gą) być ujęta (-e) w programie *Wydarzenia/Zlotu Turystycznego*, jednakże te aktywności sportu samochodowego mogą mieć miejsce tylko w miejscu przyjazdu.

4.2.1 One or several additional motor sport activities, except speed events, can be included in the programme of a *Touring Assembly*, but these additional motor sport activities may only take place at the point of arrival.

4.2.2 W *Wydarzeniach/Zlotach Turystycznych* nie mogą być przyznawane jakiekolwiek nagrody pieniężne.

4.2.2 The *Touring Assemblies* must not be allotted any prize money.

4.2.3 *Wydarzenie/Zlot Turystyczne (-y)* jest (są) zwolniony (-e) z konieczności wpisu do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego, nawet jeżeli uczestniczą w nim przedstawiciele różnych narodowości. Jednakże nie może być organizowane bez zgody *ASN* danego kraju, który musi zatwierdzić regulamin.

4.2.3 A *Touring Assembly* is exempt from entry on the International Sporting Calendar even if the participants therein are of different nationalities, but it cannot be organised in a country without the agreement of the *ASN* who must approve the regulations.

4.2.4 W odniesieniu do szczegółów organizacyjnych, regulamin musi być sporządzony w tym samym duchu co regulamin przewidziany przez *MKS* dla *Zawodów*.

4.2.4 Regarding organisational details, the regulations must be drawn up in the same spirit as those provided for *Competitions* in the *Code*.

4.2.5 Jeżeli trasa (-y) *Wydarzenia/Zlotu Turystycznego* przebiega (-ją) przez terytorium wyłącznie jednego *ASN-u*, to uczestnicy wspominanego *Wydarzenia/Zlotu Turystycznego* nie są zobowiązani do posiadania *Licencji*.

4.2.5 If the route(s) of a *Touring Assembly* run(s) through the territory of one ASN only, the participants in the said *Touring Assembly* are not obliged to have *Licences*.

4.2.6 W odwrotnej sytuacji, *Wydarzenie/Zlot Turystyczne (-y)* musi być zgodne (-y) z przepisami, które mają zastosowanie dla *Zawodów* międzynarodowych a uczestnicy tego wydarzenia muszą posiadać niezbędne *Licencje*.

4.2.6 In the opposite case, the *Touring Assembly* must conform to the prescriptions which apply to international *Courses* and the participants therein must possess the necessary *Licences*.

ARTYKUŁ 5. *PARADA (PARADE)*

ARTYKUŁ 5.1 WARUNKI

ARTICLE 5.1 CONDITIONS

Przestrzegane muszą być następujące warunki:

The following conditions must be observed:

5.1.1 jeden samochód oficjalny otwiera *Paradę* a drugi ją zamyka;

5.1.1 an official car will lead the *Parade* and another will close it;

5.1.2 te 2 samochody oficjalne muszą być prowadzone przez doświadczonych kierowców podlegających dyrektorowi *Zawodów;*

5.1.2 these 2 official cars will be driven by experienced drivers under the control of the clerk of the *Course*;

5.1.3 wyprzedzanie jest bezwzględnie zakazane;

5.1.3 overtaking is strictly forbidden;

5.1.4 zabroniony jest pomiar czasu;

5.1.4 timing is forbidden;

5.1.5 w ramach *Imprezy (Event'u)*, informacja o każdej *Paradzie* musi być umieszczona w *Regulaminie Uzupełniającym*, a *Samochody* w niej

5.1.5 within the framework of an *Event*, any *Parade* must be mentioned in the *Supplementary Regulations*

uczestniczące muszą również być wymienione w *Oficjalnym Programie*.

ARTYKUŁ 5.2 ZEZWOLENIE

Parady nie mogą być organizowane bez jednoznacznego zezwolenia *ASN-u*, kraju organizującego.

and the *Automobiles* taking part must be mentioned in the *Official Programme*.

ARTICLE 5.2 AUTHORISATION

Parades cannot be organised without express authorization from the *ASN* of the organising country.

ARTYKUŁ 6. *POKAZ (DEMONSTRATION)*

ARTYKUŁ 6.1 WARUNKI

Przestrzegane muszą być następujące warunki:

6.1.1 *Pokazy* przez cały czas znajdują się pod kontrolą dyrektora *Zawodów*;

6.1.2 *Pokazy* z udziałem więcej niż 5 *Samochodów* są przez cały czas trwania kontrolowane przez samochód bezpieczeństwa prowadzony przez doświadczonego *Kierowcę*, podlegającego jurysdykcji dyrektora *Zawodów*;

6.1.3 wymagana jest obecność wszystkich sędziów na swoich stanowiskach (w ramach *Zawodów*). Wymagane są także służby ratownicze i sygnalizacja;

6.1.4 zabezpieczenia zapewniające bezpieczeństwo widzów muszą znajdować się na swoich miejscach;

6.1.5 *Kierowcy* muszą nosić stosowne ubrania ochronne (stanowczo zaleca się kombinezony i kaski homologowane przez *FIA*). *Organizatorzy* mogą określić minimalne wymagane normy ubrań;

6.1.6 *Samochody* muszą przejść badania kontrolne w zakresie bezpieczeństwa;

6.1.7 szczegółowa lista *Zgłoszeń* musi zostać opublikowana po badaniu kontrolnym;

6.1.8 niedozwolony jest udział jakiegokolwiek pasażera chyba, że *Samochody* oryginalnie były zaprojektowane i wyposażone do przewożenia pasażerów w takich samych warunkach bezpieczeństwa jak *Kierowca* i pod warunkiem, że pasażer nosi stosowne ubranie ochronne (stanowczo zaleca się kaski i ubrania zatwierdzone przez *FIA*). *Organizatorzy* mogą określić minimalne normy dotyczące ubiorów;

6.1.9 wyprzedzanie jest stanowczo zabronione, chyba, że jest wymagane przez sędziego pokazującego niebieską flagę;

6.1.10 zabroniony jest pomiar czasu;

6.1.11 w ramach *Imprezy (Event'u)*, informacja o każdym *Pokazie* musi być umieszczona w *Regulaminie Uzupełniającym*, a *Samochody* w nim

ARTICLE 6.1 CONDITIONS

The following conditions must be observed:

6.1.1 *Demonstrations* are controlled at all times by the clerk of the *Course*;

6.1.2 *Demonstrations* of more than 5 *Automobiles* are controlled at all times by a safety car, driven ahead of the field by an experienced *Driver* under the control of the clerk of the *Course*;

6.1.3 all the marshals must be present at their posts (within the framework of an *Event*), and rescue and signaling services are required;

6.1.4 arrangements ensuring the safety of the spectators must be in place;

6.1.5 *Drivers* must wear appropriate safety clothing (*FIA* approved clothing and helmets are strongly recommended). *Organisers* may specify minimum clothing standards;

6.1.6 the *Automobiles* must pass scrutineering on safety grounds;

6.1.7 a precise *Entry* list must be published after scrutineering;

6.1.8 no passengers are allowed except when the *Automobiles* were originally designed and equipped to transport passengers in the same safety conditions as the *Driver*, and provided that they wear appropriate safety clothing (the clothing and helmets approved by the *FIA* are strongly recommended). The *Organisers* may specify minimum clothing standards;

6.1.9 overtaking is strictly forbidden unless under the instructions of marshals showing blue flags;

6.1.10 timing is forbidden;

6.1.11 within the framework of an *Event*, any *Demonstration* must be mentioned in the *Supplementary Regulations* and the *Automobiles*

uczestniczące muszą również być wymienione w *Oficjalnym Programie*.

taking part must be mentioned in the *Official Programme*.

ARTYKUŁ 6.2 ZEZWOLENIE

Pokazy nie mogą być organizowane bez jednoznacznej zgody *ASN-u* tego kraju, w którym są organizowane.

ARTICLE 6.2 AUTHORISATION

Demonstrations cannot be organised without express authorisation from the *ASN* of the organising country.

ARTYKUŁ 7. *TRASY* I *TORY* (*COURSES* AND *CIRCUITS*)

ARTYKUŁ 7.1 *TRASY* MIĘDZYNARODOWE

7.1.1 Jeżeli *Trasa Zawodów* przebiega przez terytorium kilku krajów, *ASN* Or*ganizatora* tych *Zawodów* przed wystąpieniem o ich wpisanie do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego, musi wcześniej uzyskać zgodę każdego *ASN*, przez terytorium którego prowadzi trasa zawodów, a w przypadku terytorium kraju nie posiadającego reprezentacji w *FIA*, zgodę *FIA*.

7.1.2 *ASN-y* krajów, przez które przebiega *Trasa Zawodów*, sprawują kontrolę sportową nad całością *Trasy* w granicach swoich terytoriów, jednakże jest zrozumiałe, że końcowe zatwierdzenie wyników zawodów należy do *ASN-u*, któremu podlegają *Organizatorzy*.

ARTICLE 7.1 INTERNATIONAL *COURSES*

7.1.1 When the *Course* of a *Competition* traverses the territory of several countries, the *ASN* of the *Organiser* of this *Competition* must first obtain, prior to the request for registration on the International Sporting Calendar, the consent of each *ASN* of the countries traversed and of the *FIA* for those countries which are not represented at the *FIA*.

7.1.2 The *ASN* of the countries through which the *Course* of the *Competition* runs will retain the sporting control over the whole of the *Course* within the limits of their territory, it being understood however that the final approval of the results of the *Competition* will be granted by the *ASN* of the *Organiser*.

ARTYKUŁ 7.2 ZATWIERDZANIE *TRAS*

Wybór każdej *Trasy Zawodów*, musi być zatwierdzony przez *ASN*. Do wniosku o wydanie zezwolenia, musi być także dołączony szczegółowy plan trasy zawierający dokładne odległości, które muszą być pokonane.

ARTICLE 7.2 APPROVAL OF *COURSES*

The selection of any *Course* shall be approved by the *ASN* and with the request for such approval a detailed itinerary giving the exact distances to be covered shall be submitted.

ARTYKUŁ 7.3 POMIAR ODLEGŁOŚCI

W *Zawodach* innych niż *Próby ustanowienia Rekordu*, odległości do 10 *Kilometrów* mierzone są wzdłuż linii środkowej *Trasy*, przez wykwalifikowanego mierniczego. Odległości powyżej 10 *Kilometrów* określane są oficjalnymi znakami drogowymi lub przy pomocy urzędowej mapy w skali nie mniejszej niż 1:250 000.

ARTICLE 7.3 MEASUREMENT OF DISTANCES

For *Competitions* other than *Record Attempts*, distances up to 10 *Kilometres* shall be measured along the centreline of the *Course* by a qualified surveyor. Distances over 10 *Kilometres* shall be determined by the official road markings or by means of an official map to a scale not less than 1:250,000.

ARTYKUŁ 7.4 MIĘDZYNARODOWA *LICENCJA* DLA *TORU* LUB *TRASY*

7.4.1 Wniosek o *Licencję* międzynarodową dla *Toru* lub *Trasy*, stałej lub okazjonalnej, musi zostać skierowany do *FIA* przez *ASN*, w celu przeprowadzenia wyścigów samochodowych lub *Próby ustanowienia Rekordu*.

7.4.2 *FIA* może wydać licencję *Toru* dla wyścigów samochodowych lub licencję *Trasy* do *Prób ustanowienia Rekordu* i wyznaczy inspektora w celu upewnienia się, że *Tor* lub *Trasa* spełnia wymagane standardy.

ARTICLE 7.4 INTERNATIONAL *LICENCE* FOR A *CIRCUIT* OR *COURSE*

7.4.1 Application must be made by an *ASN*, to the *FIA*, for an international *Licence* for a permanent or temporary *Circuit* or *Course*, if a race or a *Record Attempt* is envisaged.

7.4.2 The *FIA* may license a *Circuit* for automobile races or a *Course* for *Record Attempts* and will appoint an inspector to ensure the *Circuit* or *Course* meets the required standards.

7.4.3 *FIA* po konsultacji z kompetentnym *ASN-em* i inspektorem, może odmówić wydania lub cofnąć *Licencję*, jednakże musi taką odmowę lub cofnięcie uzasadnić.

7.4.3 The *FIA*, after consulting with the competent *ASN* and its inspector, may refuse to grant or may withdraw a *Licence* but shall state reasons for any such withdrawal or refusal.

7.4.4 Informacje zawarte w *Licencji Toru* lub *Trasy*

7.4.4 Information to be given on *Course* or *Circuit Licences*

7.4.4.a *Licencja* wydana przez *FIA* musi określać długość *Toru* lub *Trasy*, a w przypadku *Toru* stopień stwierdzający dla jakich kategorii samochodów wyścigowych *Licencja* jest ważna (patrz *Załącznik O*).

7.4.4.a A *Licence* granted by the *FIA* shall state the length of the *Course* or *Circuit* and, in the case of a race *Circuit*, a grade indicating the categories of racing cars for which the *Licence* is valid (see *Appendix* O).

7.4.4.b W stosownych przypadkach, należy podać, czy *Trasa* lub *Tor* jest zatwierdzony (-a) dla *Prób ustanowienia Rekordów Świata*.

7.4.4.b If appropriate, it shall indicate whether the *Course* or *Circuit* is approved for attempts at *World Records*.

ARTYKUŁ 7.5 KRAJOWA *LICENCJA* DLA *TORU* LUB *TRASY*

ARTICLE 7.5 NATIONAL *LICENCE* FOR A *CIRCUIT* OR *COURSE*

Każdy *ASN* może w podobny sposób, na warunkach ustalonych w Artykułach 7.5.1 i 7.5.2 niniejszego *MKS*, wydać *Licencję* krajową dla *Toru* lub *Trasy*.

An *ASN* may similarly grant a national *Licence* for a *Circuit* or *Course* on the conditions specified in Articles 7.5.1 and 7.5.2 of the *Code*.

7.5.1 *Licencja* wydana przez *ASN* musi określać długość *Toru* lub *Trasy* i wskazać czy jest on (-a) zatwierdzony (-a) do *Prób ustanowienia Rekordów Krajowych*.

7.5.1 A *Licence* granted by an *ASN* shall state the length of the *Course* or *Circuit* and whether it is approved for attempts at *National Records*.

7.5.2 *Licencja* zawiera również wszystkie przepisy szczegółowe dla *Toru* lub *Trasy*, które *Kierowcy* zobowiązani są znać i przestrzegać.

7.5.2 It will also contain any rules specific to the *Course* or *Circuit*, which *Drivers* are expected to know and are required to obey.

ARTYKUŁ 7.6 WARUNKI, KTÓRYM MUSZĄ ODPOWIADAĆ *TRASY* I *TORY*, STAŁE LUB OKAZJONALNE

ARTICLE 7.6 CONDITIONS TO BE FULFILLED FOR BOTH PERMANENT AND TEMPORARY *COURSES* AND *CIRCUITS*

Warunki, jakim muszą odpowiadać zarówno *Trasy* i *Tory*, stałe lub okazjonalne, są okresowo ustalane przez *FIA*.

The conditions to be fulfilled in the case of both permanent and temporary *Courses* and *Circuits* are as periodically laid down by the *FIA*.

ARTYKUŁ 7.7 WYWIESZENIE *LICENCJI TORU*

ARTICLE 7.7 DISPLAY OF A *CIRCUIT LICENCE*

Licencja Toru musi być wywieszona w widocznym miejscu na *Torze*, tak długo jak długo zachowuje swoją ważność.

A *Circuit Licence*, so long as it is in force, shall be displayed in a prominent position at the *Circuit*.

ARTYKUŁ 8. *STARTY* I BIEGI (*STARTS* AND HEATS)

ARTYKUŁ 8.1 START

ARTICLE 8.1 *START*

8.1.1. Istnieją tylko dwa rodzaje *Startu*:

8.1.1 There are two methods of *Start*:

8.1.1.a *Start* lotny;

8.1.1.a the rolling *Start*;

8.1.1.b *Start* zatrzymany.

8.1.1.b the standing *Start*.

8.1.2 Bez względu na zastosowaną metodę, uznaje się, że *Samochód* wystartował w momencie kiedy sygnał

8.1.2 An *Automobile* shall be deemed to have started at the moment of the *Start* regardless of which

Startu został wydany. W żadnym wypadku sygnał startowy nie może zostać powtórzony.

8.1.3 Dla wszystkich *Zawodów,* innych niż *Próby ustanowienia Rekordu*, procedurę *Startu* muszą określać obowiązujące regulaminy sportowe lub *Regulaminy Uzupełniające*.

8.1.4 Jeżeli prowadzony jest pomiaru czasu, to zaczyna się on w momencie *Startu*.

ARTYKUŁ 8.2 *LINIA STARTU*

8.2.1 We wszystkich *Zawodach* ze *Startem* lotnym, *Linią Startu* jest linia, przy przekraczaniu której zaczyna się pomiar czasu *Samochodu (-ów)*.

8.2.2 W *Zawodach* ze *Startem* zatrzymanym, gdzie wyznaczone są pola startowe *Linią Startu* jest przednia linia pola startowego dla danego Samochodu.

8.2.3 W Zawodach ze Startem zatrzymanym, gdzie pola startowe nie są wyznaczone, *Linią Startu* jest linia, względem której ustalona jest pozycja każdego *Samochodu* (i w razie potrzeby, każdego *Kierowcy*), jaką powinien zająć przed *Startem*.

8.2.4 Obowiązujące regulaminy sportowe lub *Regulaminy Uzupełniające,* muszą definiować odpowiednie pozycje wszystkich *Samochodów* przed *Startem* i sposób, w jaki te pozycje są ustalane.

ARTYKUŁ 8.3 *START* LOTNY

8.3.1 *Start* zwany jest lotnym wtedy, gdy w momencie rozpoczęcia pomiaru czasu *Samochód* jest już w ruchu.

8.3.2 Prócz innych postanowień zawartych w obowiązujących regulaminie sportowych oraz *Regulaminie Uzupełniającym*, *Samochody* opuszczają pole startowe za samochodem oficjalnym z przestrzeganiem porządku startu, który może być albo w linii albo jeden obok drugiego, tak jak to wskazano w obowiązującym regulaminie sportowym lub *Regulaminie Uzupełniającym,* który powinien przewidywać także procedurę dla *Samochodu,* który nie dokona *Startu* z wyznaczonej mu pozycji.

8.3.3 Gdy samochód oficjalny opuszcza tor, kolumna kontynuuje jazdę w kolejności za *Samochodem* prowadzącym. Sygnał startu musi być dany. Jednakże, jeżeli nie określono inaczej w obowiązującym regulaminie sportowym lub *Regulaminie Uzupełniającym,* wyścig nie będzie traktowany jako rozpoczęty dopóki *Samochody* nie miną *Linii Startu,* a pomiar czasu rozpocznie się dopiero gdy *Samochód* prowadzący przekroczy linię.

method is used. Under no circumstances whatsoever shall this signal be repeated.

8.1.3 For all *Competitions* other than *Record Attempts*, the relevant sporting or *Supplementary Regulations* shall define the method of the *Start*.

8.1.4 If timing is employed, this will commence at the *Start*.

ARTICLE 8.2 *START LINE*

8.2.1 In all *Competitions* with a rolling *Start*, the *Start Line* is the one which, when crossed, starts the timing of the *Automobiles*(s).

8.2.2 In *Competitions* with a standing *Start*, where there is a grid, the *Start Line* is the front line of each Automobile's respective grid position.

8.2.3 In Competitions with a standing Start, where there is no grid, the *Start Line* is the line in relation to which the position of each *Automobile* (and if necessary of each *Driver*) is fixed, prior to the *Start*.

8.2.4 The relevant sporting or *Supplementary Regulations* shall define the relative positions of all *Automobiles* before the *Start* and the method by which these positions are determined.

ARTICLE 8.3 ROLLING *START*

8.3.1 A rolling *Start* occurs when the *Automobile* is moving at the moment when the timing begins.

8.3.2 Unless otherwise stipulated in the relevant sporting or *Supplementary Regulations*, *Automobiles* are led away from the starting grid by an official car, maintaining their grid order, which may be either in line or side by side as stipulated in the relevant sporting or *Supplementary Regulations*, which shall also stipulate the procedure should an *Automobile* fail to take the *Start* in its assigned position.

8.3.3 When the official car leaves the track, the field continues in order behind the leading *Automobile*. The starting signal shall be given. However, unless otherwise stipulated in the relevant sporting or *Supplementary Regulations*, the race shall not be considered to have started until the *Automobiles* pass the *Start Line* and timing shall commence when the leading *Automobile* passes that line.

ARTYKUŁ 8.4 *START* ZATRZYMANY

8.4.1 *Start* zwany jest zatrzymanym wtedy, gdy w momencie dania polecenia startu *Samochód* jest nieruchomy.

8.4.2 W *Próbie ustanowienia Rekordu* ze *Startu* zatrzymanego, nieruchomy *Samochód* musi być ustawiony w taki sposób, aby jego część przeznaczona do uruchomienia aparatury pomiaru czasu przy przekroczeniu *Linii Startu*, znajdowała się nie dalej niż 10 cm przed tą linią. Silnik *Samochodu* jest uruchamiany przed *Startem*.

8.4.3 We wszystkich innych *Zawodach* ze *Startem* zatrzymanym, *Regulaminy Uzupełniające* będą podawać czy przed sygnałem startu silnik pojazdu ma być uruchomiony czy zatrzymany.

8.4.4 Dla *Samochodów* startujących pojedynczo lub frontalnie w jednym rzędzie

8.4.4.a Jeśli pomiar czasu dokonywany jest za pomocą automatycznej aparatury rejestracyjnej, *Samochód* lub *Samochody* muszą być ustawione przed *Startem* zgodnie z podaną wyżej definicją *Startu* zatrzymanego do *Próby ustanowienia Rekordu*.

8.4.4.b Jeśli pomiar czasu dokonywany jest za pomocą chronometrów lub przy pomocy nieautomatycznej aparatury pomiarowej, *Samochód* lub *Samochody* musi (-szą) być ustawione przed *Startem* w taki sposób, aby ich koła przednie w miejscu styku z ziemią znajdowały się na *Linii Startu*.

8.4.5 Dla *Samochodów* startujących w uformowanych kolumnach

8.4.5.a Niezależnie od ustawienia względem *Linii Startu*, wskazanego w obowiązujących Regulaminach sportowych lub *Regulaminach Uzupełniających*, czasy mierzone będą od momentu dania sygnału do startu.

8.4.5.b Od tego momentu, jeśli jest to wyścig na zamkniętym *Torze*, od zakończenia pierwszego okrążenia, każdy *Samochód* będzie miał mierzony czas w chwili przejazdu przez linię kontrolną, o ile ww. regulaminy nie stanowią inaczej. Dodatkowo:

- jesli linia kontrolna jest zlokalizowana przed *Linią Startu* bądź przed końcem depo, każdy *Samochód*, jeśli przetnie linię kontrolną po raz pierwszy, będzie uznany jako ten, który ukończył pierwsze okrążenie, lub
- jesli linia kontrolna jest zlokalizowana za *Linią Startu* bądź za końcem depo, każdy *Samochód*, jeśli przetnie linię kontrolną po raz drugi, będzie uznany jako ten, który ukończył pierwsze okrążenie.

ARTICLE 8.4 STANDING *START*

8.4.1 A standing *Start* occurs when the *Automobile* is stationary at the moment when the order to start is given.

8.4.2 For a *Record Attempt* with a standing *Start*, the *Automobile* must be stationary with that part which operates the timing not more than 10 cm behind the *Start Line*. The engine of the *Automobile* shall be running before the *Start*.

8.4.3 For all other *Competitions* with a standing *Start*, the *Supplementary Regulations* shall stipulate whether, before the starting signal is given, the engine shall be running or stopped.

8.4.4 For *Automobiles* starting singly or in line abreast

8.4.4.a If timing is done by automatic timing systems, the *Automobile* or *Automobiles* shall be placed before the *Start* as defined above for *Record Attempts* with a standing *Start*.

8.4.4.b If timing is done by means of a watch or with a timing system not triggered automatically, the *Automobile* or *Automobiles* shall be placed before the *Start* with that part of the front wheels touching the ground placed on the *Start Line*.

8.4.5 For *Automobiles* starting from a grid formation

8.4.5.a Whatever the starting positions relative to the *Start Line* laid down by the relevant sporting or *Supplementary Regulations*, the timing shall begin when the signal to start is given.

8.4.5.b From then on, if the race is on a closed *Circuit*, as from the end of the first lap, each *Automobile* will be timed as it crosses the Control line, unless the above-mentioned regulations dictate otherwise. Further:

- if the Control Line is before the *Start Line* or the pit lane end, each *Automobile* is considered to have completed one lap as it crosses the Control Line for the first time, or
- if the Control Line is after the Start Line or the pit lane end, each Automobile is considered to have completed one lap as it crosses the Control Line for the second time.

8.4.6 Po ostatecznym ogłoszeniu kolejności na polach *Startowych*, pola *Startowe* pozostające po *Kierowcach* niemogących wystartować pozostają wolne, a pozostałe *Samochody* zachowują swoje oryginalne pozycje na polach startowych.

8.4.6 After final publication of the starting grid, the places of any non-starters shall be left empty, the other *Automobiles* retaining their published positions on the grid.

ARTYKUŁ 8.5 STARTER

We wszystkich międzynarodowych *Zawodach* szybkościowych, starterem musi być obowiązkowo dyrektor zawodów lub dyrektor wyścigu, chyba, że jeden lub drugi wyznaczy inną osobę oficjalną do pełnienia tych funkcji.

ARTICLE 8.5 STARTER

In any international speed *Competition*, the starter shall be the clerk of the *Course* or the race director unless either appoints another official to carry out this function.

ARTYKUŁ 8.6 *FALSTART*

8.6.1 *Falstar*t istnieje wtedy, gdy *Samochód* nie jest ustawiony do *Startu* jak poniżej:

8.6.1.a Na torze:

Dla *Startu* zatrzymanego:

- musi być nieruchomy na przydzielonym mu polu startowym, aby żadna części styku przednich opon nie wychodziła poza linie (przód i boki) w momencie sygnału startu.

Dla *Startu* lotnego:

- nie może przyspieszać wcześniej ani nierównomiernie i musi utrzymywać przydzieloną mu pozycję w polu startowym, poruszając się w obrębie swoich linii lub pola startowego, aż do otrzymania sygnału Startu.

8.6.1.b W konkurencjach ze Startem zatrzymanym, gdzie pozycja startowa jest wyznaczone przez osoby oficjalne:

- Samochód musi się zatrzymać dokładnie w miejscu wskazanym przez osoby oficjalne i nie może się przemieszczać (do przodu, do tyłu, w bok) do czasu otrzymania sygnału Startu.

8.6.1.c Odpowiednie przepisy sportowe, *Regulamin Uzupełniający*, dyrektor wyścigu (jeśli został wyznaczony) lub Dyrektor Zawodów mogą zmieniać te wymagania.

8.6.2 Każdy *Falstart* traktowany będzie jako naruszenie niniejszego regulaminu.

ARTICLE 8.6 FALSE *START*

8.6.1 A false *Start* occurs when an *Automobile* is not positioned for the Start as follows:

8.6.1.a At a Circuit:

For a standing *Start*,

- must be stationary at its allocated grid box with no part of the contact patch of its front tyres outside of the lines (front and sides) at the time of the Start signal.

For a rolling *Start*,

- must not accelerate early or unevenly and must maintain its allocated grid position as it traverses the grid travelling within its lines or grid boxes until the Start signal is given.

8.6.1.b In disciplines with a standing *Start* where the *Automobiles* start from a position designated by the officials:

- the *Automobile* must stop precisely at the position as indicated by the official and may subsequently not move forward, backward, or outside of that position until the *Start* signal is given.

8.6.1.c The relevant sporting regulations, *Supplementary Regulations*, the race director (if appointed) or clerk of the Course may vary these requirements.

8.6.2 Any false *Start* shall be deemed to be a breach of these regulations.

ARTYKUŁ 8.7 BIEGI

8.7.1 *Zawody* mogą obejmować starty w biegach, których układ musi być określony przez *Komitet Organizacyjny* i ogłoszony w *Oficjalnym Programie*.

8.7.2 Składy tych biegów, jeśli zajdzie taka potrzeba, mogą zostać zmienione, ale wyłącznie przez ZSS.

ARTICLE 8.7 HEATS

8.7.1 A *Competition* may be started in heats, the composition of which must be determined by the *Organising Committee* and published in the *Official Programme*.

8.7.2 The composition of these heats may be modified if required, but only by the stewards.

ARTYKUŁ 8.8 EX AEQUO

W wypadku wyniku ex aequo albo *Zawodnicy* „ex aequo" podzielą między sobą nagrodę przysługującą za zajęte miejsce w klasyfikacji i inne należne im dalsze nagrody, albo za zgodą wszystkich zainteresowanych *Zawodników* ZSS może zadecydować o rozegraniu dodatkowej *Konkurencji* pomiędzy zainteresowanymi *Zawodnikami* i narzucić jej warunki, ale w żadnym wypadku nie może powtórzyć pierwotnie rozegranej *Konkurencji*.

ARTICLE 8.8 DEAD HEATS

In the case of a dead heat the *Competitors* shall either share the prize allotted to their place in the classification, and the following available prize or prizes, or, if all the *Competitors* agree, the stewards may authorise a further *Competition* restricted to the *Competitors* concerned, and impose conditions therefore, but in no case whatsoever shall the first *Competition* be re-run.

ARTYKUŁ 9. *ZAWODNICY* I *KIEROWCY* (*COMPETITORS* AND *DRIVERS*)

ARTYKUŁ 9.1 REJESTRACJA *ZAWODNIKÓW* I *KIEROWCÓW*

9.1.1 Każda osoba pragnąca otrzymać uprawnienia *Zawodnika* lub *Kierowcy*, musi wystąpić z formalnym wnioskiem o nadanie *Licencji* do *ASN* kraju, którego jest obywatelem, chyba, że zostało to inaczej określone w Artykule 9.3.

9.1.2 Jeżeli żaden *Zawodnik* nie jest wymieniony w formularzu *Zgłoszenia*, to pierwszy *Kierowca* jest traktowany jako *Zawodnik* i musi on być posiadaczem dwóch odpowiednich *Licencji*.

ARTYKUŁ 9.2 WYDAWANIE *LICENCJI*

9.2.1 Dowody rejestracji sporządzone zgodnie z wzorem zatwierdzonym przez *FIA*, określone w Załączniku L *FIA*, zawierające nazwę ASN-u i zwane „*Licencją Zawodnika*", „*Licencją Kierowcy*" lub „*Licencją* uczestnika z niepełnosprawnością", mogą być wydawane przez *ASN*.

9.2.2 Przewidziane są trzy rodzaje *Licencji Międzynarodowych*, a mianowicie:

9.2.2.a *Licencja Zawodnika;*

9.2.2.b *Licencja Kierowcy;*

9.2.2.c *Licencja* dla uczestnika z niepełnosprawnością.

9.2.3 Każdy *ASN* ma prawo do wydawania *Licencji Międzynarodowych*.

9.2.4 Każdy *ASN* może także wydawać *Licencje* krajowe wg własnego wzoru. Może on używać do tego celu *Licencje Międzynarodowe* poprzez dodanie zapisu ograniczającego ważność licencji do terytorium własnego kraju lub do poszczególnych kategorii *Zawodów*.

ARTYKUŁ 9.3 PRAWO DO WYDAWNIA *LICENCJI*

9.3.1 Każdy *ASN* jest uprawniony do wydania *Licencji* obywatelom swojego kraju.

ARTICLE 9.1 REGISTRATION OF *COMPETITORS* AND *DRIVERS*

9.1.1 Any person wishing to qualify as a *Competitor* or as a *Driver* shall make a formal application for a *Licence* to the *ASN* of the country of which he is a citizen, unless otherwise specified in Article 9.3.

9.1.2 If no *Competitor* is listed on the *Entry* application, the first *Driver* is deemed also to be the *Competitor* and must hold the two corresponding *Licences*.

ARTICLE 9.2 ISSUING OF *LICENCES*

9.2.1 Certificates of registration drawn up in accordance with a format approved by the *FIA*, bearing the name of the *ASN* and termed either "*Competitor*'s *Licence*", "*Driver*'s *Licence*" or "*Licences* for participants with disabilities" as defined in *Appendix* L, may be issued by the *ASN*.

9.2.2 Three kinds of *International Licences* have been established i.e.:

9.2.2.a *Competitor*'s *Licence*;

9.2.2.b *Driver*'s *Licence*;

9.2.2.c *Licences* for participants with disabilities.

9.2.3 Each *ASN* is authorised to issue *International Licences*.

9.2.4 An *ASN* may also issue national *Licences*, the type of which may be chosen by that *ASN*. It may use for that purpose the *International Licences* by adding an inscription which will restrict the validity to its country only, or to a specific category of *Competition*.

ARTICLE 9.3 RIGHT OF ISSUING *LICENCES*

9.3.1 Each *ASN* shall be entitled to issue *Licences* to its nationals.

9.3.2 Każdy *ASN* może wydawać *Licencje* obywatelom innych krajów reprezentowanych w *FIA*, przy obowiązkowym spełnieniu następujących warunków:

9.3.2 Each *ASN* shall be entitled to issue *Licences* to the nationals of other countries represented within the *FIA*, in compliance with the following mandatory conditions:

9.3.2.a ich *Macierzysty ASN* wyda odpowiednią zgodę na wystawienie takiej licencji, co może mieć miejsce tylko raz w roku i w wyjątkowych okolicznościach;

9.3.2.a that their *Parent ASN* gives its prior agreement to the issuing, which may only take place once a year and in special cases;

9.3.2.b mogą oni przedstawić wobec swojego *Macierzystego ASN-u* (kraju, którego paszportem się legitymują), dowód stałego pobytu w innym kraju (każda osoba mająca mniej niż 18 lat w dniu złożenia wniosku o wydanie licencji, musi także złożyć zaświadczenie o stałym pobieraniu nauki w pełnym wymiarze, w innym kraju);

9.3.2.b that they can produce for their *Parent ASN* (the country of their passport) proof of permanent residence in the other country (any person aged less than 18 years on the day of the request must also provide an attestation that they are in full-time education in the other country);

9.3.2.c ich *Macierzysty ASN* otrzymał zwrot *Licencji* pierwotnie wydanej.

9.3.2.c that their *Parent ASN* has recovered the *Licence* originally issued.

9.3.2.d Powyższe warunki nie mają zastosowania do licencji międzynarodowych wydanych przez *ASN* kraju, w którym odbędą się Zawody z Ograniczoną Prędkością, na ściśle ograniczony udział w tych konkretnych Zawodach z Ograniczoną Prędkością.

9.3.2.d The above conditions are not applicable to *International Licences* issued by an *ASN* of the country in which a *Limited-Speed Competition* will take place, for a strictly limited participation in that *Limited-Speed Competition*.

9.3.3 Osoba upoważniona przez *Macierzysty ASN* do starania się o *Licencję* innego *ASN-u* nie może posiadać żadnej *Licencji Macierzystego ASN*, ważnej na dany rok.

9.3.3 No person authorised by their *Parent ASN* to apply for a *Licence* from another *ASN* shall hold a *Licence* from their *Parent ASN* valid for the current year.

9.3.4 Jeżeli jednak z bardzo szczególnych względów, posiadacz licencji chce zmienić narodowość *Licencji* w ciągu roku, może to uczynić po uzyskaniu zgody swojego *Macierzystego ASN-u* i po zwróceniu pierwotnie wydanej *Licencji* do *Macierzystego ASN-u*.

9.3.4 If, however, for very special reasons, a licence-holder wishes to change the nationality of his *Licence* during the current year, he would only be able to do so after having obtained his *Parent ASN*'s consent and once his old *Licence* has been taken back by his *Parent ASN*.

9.3.5 Każdy *ASN* może również wystawić *Licencję* obcokrajowcowi pochodzącemu z kraju nie reprezentowanego jeszcze w *FIA, po uprzednim uzyskaniu zgody FIA*. *ASN* powinien skonsultować z *FIA* wszystkie przypadki odmowy spełnienia wniosku tego typu.

9.3.5 An *ASN* may also grant a *Licence* to a foreigner belonging to a country not yet represented within the *FIA*, with the *FIA*'s prior agreement. The *ASN* shall advise the *FIA* of any refusal on its part to comply with a request of this nature.

9.3.6 Wyjątkowo w dobrej wierze, studenci uznanej przez *ASN* sportowej szkoły jazdy, mogą wziąć udział w maksymalnie dwóch *Zawodach Krajowych* organizowanych przez tę szkołę, pod warunkiem posiadania zgody obydwu *ASN-ów*; macierzystego i organizującego zawody. W takich przypadkach pierwotna *Licencja* musi zostać zdeponowana w *ASN* organizującym zawody, który to *ASN* następnie wyda *Licencję* ważną na te *Zawody*. Po zakończeniu tych *Zawodów*, *Licencja* ta zostanie wymieniona na *Licencję* pierwotnie wydaną.

9.3.6 Exceptionally bona fide students at an *ASN*-recognised competition driving school may take part in up to two *National Competitions* organised by that school on the strict condition that they have the agreement of both their *Parent ASN* and the host *ASN*. In such cases, their original *Licence* must be lodged with the host *ASN*, which will then issue a suitable *Licence* for the *Competition*. This *Licence* will be exchanged for their original *Licence* at the conclusion of the *Competition*(s).

ARTYKUŁ 9.4 NARODOWOŚĆ *ZAWODNIKA* LUB *KIEROWCY*

ARTICLE 9.4 NATIONALITY OF A *COMPETITOR* OR *DRIVER*

9.4.1 We wszystkim, co ma związek ze stosowaniem niniejszego *MKS*, każdy *Zawodnik* lub *Kierowca*, który

9.4.1 As far as the application of the *Code* is concerned, any *Competitor* or *Driver* who has

uzyskał swoje *Licencje* w danym *ASN,* przybiera narodowość tego *ASN-u* na czas ważności jego *Licencji*.

obtained their *Licence* from an *ASN* takes the nationality of that *ASN* for the period of validity of that *Licence*.

9.4.2 Wszyscy *Kierowcy*, niezależnie od przynależności narodowej ich *Licencji*, biorący udział w jakichkolwiek *Zawodach o Mistrzostwo Świata FIA* zachowują swoją narodowość wg paszportów, we wszystkich dokumentach oficjalnych, komunikatach, biuletynach informacyjnych i podczas ceremonii rozdawania nagród.

9.4.2 All *Drivers*, irrespective of the nationality of their *Licence*, participating in any *FIA* World *Championship Competition*, shall retain the nationality of their passport in all official documents, publications and prize-giving ceremonies.

ARTYKUŁ 9.5 ODMOWA WYDANIA *LICENCJI*

ARTICLE 9.5 REFUSAL OF *LICENCE*

9.5.1 *ASN* lub *FIA* mogą odmówić wydania *Licencji* kandydatowi, który nie spełnia kryteriów krajowych lub międzynarodowych stosowanych przy wnioskowanej *Licencji*.

9.5.1 An *ASN* or the *FIA* may refuse to issue a *Licence* to an applicant who does not meet the national or international criteria applicable to the *Licence* applied for.

9.5.2 Motywy takiej odmowy muszą być sprecyzowane.

9.5.2 The reasons for any such refusal shall be stated.

ARTYKUŁ 9.6 OKRES WAŻNOŚCI *LICENCJI*

ARTICLE 9.6 PERIOD DURING WHICH A *LICENCE* IS VALID

Licencje mają ważność do 31 grudnia każdego roku, z wyjątkiem:

- *Licencji* krajowych w przypadku, których *ASN* może zdecydować inaczej, lub
- *Licencji międzynarodowych* w przypadku gdy zostało to inaczej określone w *Załączniku* L.

Licences shall expire on the 31st of December each year unless:

- in the case of a national *Licence*, the *ASN* decides otherwise, or
- in the case of an *International Licence*, otherwise specified in *Appendix* L.

ARTYKUŁ 9.7 OPŁATA ZA *LICENCJĘ*

ARTICLE 9.7 FEE CHARGEABLE FOR A *LICENCE*

9.7.1 *ASN* może pobierać opłatę za wystawienie *Licencji*, która to opłata, musi być co roku ustalana przez *ASN*.

9.7.1 A fee may be charged by an *ASN* for the issuing of a *Licence*, and that fee shall be fixed each year by the *ASN*.

9.7.2 *FIA* musi być powiadomiona przez *ASN* o wysokości opłat pobieranych za *Licencje Międzynarodowe*.

9.7.2 The *FIA* must be advised by the *ASN* of the fees charged for *International Licences*.

ARTYKUŁ 9.8 *WAŻNOŚĆ LICENCJI*

ARTICLE 9.8 VALIDITY OF *LICENCE*

9.8.1 *Licencja Zawodnika* lub *Kierowcy,* wydana przez *ASN,* jest ważna we wszystkich krajach reprezentowanych w *FIA* i uprawnia jej posiadacza do zgłoszenia lub startu we wszystkich *Zawodach* organizowanych pod nadzorem *ASN* wydającego licencję, jak również we wszystkich *Zawodach* umieszczonych w Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym, pod warunkiem spełnienia warunków opisanych w *MKS, a* dotyczących zgody *ASN*.

9.8.1 A *Competitor*'s or *Driver*'s *Licence* issued by an *ASN* shall be valid in all countries represented on the *FIA* and shall entitle the holder to enter or drive in all *Competitions* organised under the control of the *ASN* which issued the *Licence*, and also in all *Competitions* appearing on the International Sporting Calendar, subject to the conditions mentioned in the *Code* concerning the approval of the *ASN*.

9.8.2 W *Zawodach Zastrzeżonych,* posiadacz licencji musi spełniać szczególne warunki, sprecyzowane w obowiązującym regulaminie sportowym lub *Regulaminie Uzupełniającym*.

9.8.2 For restricted *Competitions*, the licence-holder must observe the special conditions contained in the applicable sporting regulations or in the *Supplementary Regulations*.

ARTYKUŁ 9.9 OKAZYWANIE *LICENCJI*

Zawodnik lub *Kierowca* zgłoszony do *Zawodów,* ma obowiązek okazania swojej *Licencji* na żądanie każdej uprawnionej osoby oficjalnej wyznaczonej na te *Zawody*.

ARTICLE 9.9 PRODUCTION OF *LICENCE*

A *Competitor* or a *Driver* at an *Event* shall produce their *Licence* at the request of a duly authorised official of that *Event*.

ARTYKUŁ 9.10 *ZGŁOSZENIA* W NIEUZNAWANYCH *ZAWODACH*

9.10.1 Na każdego posiadacza licencji, biorącego udział w nieuznawanych *Zawodach* może być nałożona kara przewidziana w MKS.

9.10.2 W przypadku kary *Zawieszenia,* jeżeli nieuznawane *Zawody* zostały lub mają być zorganizowane na terytorium podległym innemu *ASN,* obydwa zainteresowane *ASN-y* muszą porozumieć się co do czasu trwania *Zawieszenia*. Jeżeli nie dojdzie do porozumienia, sprawa zostanie przekazana do rozpatrzenia przez *FIA*.

9.10.3.a Tylko te Krajowe Zawody, które znajdują się w kalendarzu właściwego ASN są oficjalnie uznawane.

9.10.3.b Tylko te *Międzynarodowe Zawody*, inne niż *Próby Ustanowienia Rekordu*, które są umieszczone w *Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym* opublikowanym na stronie internetowej www.fia.com są oficjalnie uznawane.

ARTICLE 9.10 *ENTRIES* IN UNRECOGNISED *COMPETITIONS*

9.10.1 Any licence-holder participating in an unrecognized *Competition* may be subject to the sanctions provided for in the *Code.*

9.10.2 In the event of a *Suspension*, where the unrecognized *Competition* has been or is to be held outside the jurisdiction of such *ASN*, the two *ASNs* concerned shall agree as to the duration of the *Suspension* and should they fail to so agree, the matter shall be referred to the *FIA*.

9.10.3.a Only those National *Competitions* appearing on the calendar of the *ASN* concerned are officially recognised.

9.10.3.b Only those *International Competitions*, other than *Record Attempts*, appearing on the International Sporting Calendar posted on the Internet site www.fia.com are officially recognised.

ARTYKUŁ 9.11 KONTROLA MEDYCZNA

Każdy *Kierowca* uczestniczący w *Zawodach Międzynarodowych,* musi na żądanie okazać świadectwo zdrowia dopuszczające go do udziału, zgodne z wymaganiami *Załącznika L*.

ARTICLE 9.11 MEDICAL SURVEILLANCE

Any *Driver* participating in *International Competitions* must be able to show on request a medical certificate of aptitude in accordance with the requirements of *Appendix* L.

ARTYKUŁ 9.12 PSEUDONIM

9.12.1 W celu uzyskania *Licencji* pod pseudonimem, należy złożyć stosowne podanie do *ASN* wydającego *Licencję*.

9.12.2 W takim przypadku *Licencja* zostanie wydana z podaniem zatwierdzonego pseudonimu.

9.12.3 Posiadacz *Licencji* tak długo, jak jest zarejestrowany pod pseudonimem, nie może brać udziału w jakichkolwiek innych *Zawodach,* pod każdym innym nazwiskiem.

9.12.4 Zmiana pseudonimu wymaga takiej samej procedury jak w przypadku oryginalnego nazwiska.

9.12.5 Osoba zarejestrowana pod pseudonimem, nie może powrócić do własnego nazwiska do chwili podjęcia decyzji przez *ASN*, który wystawi jej nową *Licencję*.

ARTICLE 9.12 PSEUDONYM

9.12.1 If a *Licence* is requested under a pseudonym, special application shall be made to the *ASN* concerned.

9.12.2 In such cases a *Licence* will be issued in the assumed name if approved.

9.12.3 The licence-holder, for so long as they are registered under a pseudonym, shall not take part in any *Competition* under any other name.

9.12.4 An alteration of a pseudonym shall necessitate the same procedure being followed as for the original name.

9.12.5 A person registered under a pseudonym shall not revert to the use of their own name until they have obtained a new *Licence* under their own name from the *ASN*.

ARTYKUŁ 9.13 ZMIANA ZGŁOSZONEGO *KIEROWCY*

9.13.1 Zmiana zgłoszonego *Kierowcy* może być dokonana do momentu zamknięcia *Zgłoszeń,* pod warunkiem, że nie jest to zabronione przez jakiekolwiek obowiązujące regulaminy.

9.13.2 Zmiana zgłoszonego *Kierowcy* może być dokonana po terminie zamknięcia *Zgłoszeń,* tylko za zgodą *Komitetu Organizacyjnego* i wyłącznie w sytuacji, w której nie powoduje to zmiany *Zawodnika*.

ARTYKUŁ 9.14 NUMERY IDENTYFIKACYJNE

Podczas *Zawodów,* każdy *Samochód* musi posiadać przytwierdzone na stałe w dobrze widocznym miejscu, jeden lub więcej numerów lub znaków zgodnie z odpowiednimi postanowieniami *MKS,* chyba, że obowiązujące regulaminy stanowią inaczej.

ARTYKUŁ 9.15 ODPOWIEDZIALNOŚĆ *ZAWODNIKA*

9.15.1 *Zawodnik* jest odpowiedzialny za wszelkie poczynania lub zaniedbania każdej osoby uczestniczącej lub wykonującej usługę na jego rzecz w związku z *Zawodami* lub *Mistrzostwami*; dotyczy to w szczególności jego pracowników bezpośrednich lub pośrednich, jego *Kierowców*, jego mechaników, jego konsultantów lub usługodawców lub pasażerów, jak również wszelkich osób, którym *Zawodnik* zezwolił na dostęp do *Terenów Zastrzeżonych*.

9.15.2 Ponadto, każda z tych osób będzie w równym stopniu odpowiedzialna za naruszenie *MKS,* przepisów *FIA* gdy mają zastosowanie lub regulaminu krajowego właściwego *ASN-u*.

9.15.3 Na żądanie *FIA, Zawodnik* dostarczy kompletną listę osób uczestniczących w lub wykonujących usługę na jego rzecz w związku z *Zawodami* lub *Mistrzostwami*.

ARTYKUŁ 9.16 ZAKAZ ZMIANY JEDNYCH *ZAWODÓW* NA INNE

9.16.1 Każdy *Zawodnik* lub *Kierowca*, który podjął się wystartowania w jakichkolwiek *Międzynarodowych* lub *Krajowych Zawodach*, a który nie weźmie w nich udziału, biorąc jednocześnie udział w innych *Zawodach* tego samego dnia, w innym miejscu, zostanie zawieszony (okresowe cofnięcie *Licencji*) od momentu rozpoczęcia późniejszych z tych *Zawodów*, na czas jaki zostanie orzeczony przez zainteresowany *ASN*.

9.16.2 Jeśli *Zawody* te rozegrane zostały w różnych krajach, oba zainteresowane *ASN-y* powinny porozumieć się co do nałożenia kary. Jeżeli nie dojdzie do porozumienia pomiędzy *ASN-ami*, sprawa musi

ARTICLE 9.13 CHANGE OF ENTERED *DRIVER*

9.13.1 A change of entered *Driver* may be made prior to the close of *Entries* provided this is not prohibited in any applicable regulations.

9.13.2 A change of entered *Driver* may be made after the close of *Entries* only with the approval of the *Organising Committee* and only if it does not involve a change of *Competitor*.

ARTICLE 9.14 IDENTIFICATION NUMBERS

During a *Competition* each *Automobile* shall carry prominently displayed, one or more numbers or marks in conformity with the relevant provisions of the *Code*, unless otherwise provided for in any applicable regulations.

ARTICLE 9.15 RESPONSIBILITY OF THE *COMPETITOR*

9.15.1 The *Competitor* shall be responsible for all acts or omissions on the part of any person taking part in, or providing a service in connection with, a *Competition* or a *Championship* on their behalf, including in particular their employees, direct or indirect, their *Drivers*, mechanics, consultants, service providers, or passengers, as well as any person to whom the *Competitor* has allowed access to the *Reserved Areas*.

9.15.2 In addition, each of these persons shall be equally responsible for any breach of the *Code*, of the regulations of the *FIA* if appropriate, or of the national rules of the *ASN* concerned.

9.15.3 Upon request of the *FIA*, the *Competitor* must provide the *FIA* with the full list of persons taking part in, or providing a service in connection with, a *Competition* or a *Championship* on their behalf.

ARTICLE 9.16 UNAUTHORISED SUBSTITUTION OF ONE *COMPETITION* FOR ANOTHER

9.16.1 Any *Competitor* having entered themselves or any *Driver* having undertaken to drive in any *International* or *National Competition* who does not take part in that *Competition* and takes part in another *Competition* on the same day at some other place shall be suspended (temporary withdrawal of *Licence*) as from the beginning of the latter *Competition*, for such time as the *ASN* concerned may deem fit.

9.16.2 If the two *Competitions* take place in different countries, the two *ASNs* concerned shall agree as to the penalty to be imposed and should the *ASNs* fail to agree, the matter shall be referred to the *FIA*, whose decision thereon will be final.

zostać skierowana do *FIA*, której decyzja będzie ostateczna.

ARTICLE 9.17 OGRANICZENIA PO CZASIE PEŁNIENIA FUNKCJI PREZYDENTA *FIA* I WICEPREZYDENTA FIA DS. SPORTU

Zawodnik zgłoszony do *Mistrzostw FIA* nie może angażować ani korzystać z usług byłego Prezydenta *FIA* lub byłego Wicerezydenta *FIA* ds. Sportu (w roli pracownika, niezależnego wykonawcy, konsultanta lub w inny sposób) przed upływem sześciu miesięcy od dnia, w którym przestał on pełnić swoją funkcję, a w żadnym wypadku ww. *Zawodnik* nie może bezterminowo uzyskiwać, czerpać korzyści lub wykorzystywać informacji poufnych uzyskanych przez byłego Prezydenta *FIA* lub byłego Wicerezydenta *FIA* ds. Sportu w okresie ich mandatu.

ARTICLE 9.17 *FIA* PRESIDENT AND DEPUTY PRESIDENT FOR SPORT POST-TERM RESTRICTIONS

A *Competitor* entered in a *FIA Championship* may not engage or use the services of a former President of the *FIA* or a former *FIA* Deputy President for Sport (whether as an employee, independent contractor, consultant, or otherwise) until six months have elapsed since the date that they ceased to hold the post of President or Deputy President for Sport (as applicable), and in any event the aforementioned *Competitor* may not, without time limit, obtain, benefit from or use confidential information obtained by a former President of the *FIA* or a former President-Delegate for Sport of the *FIA* during their mandate.

ARTYKUŁ 10. *SAMOCHODY (AUTOMOBILES)*

ARTYKUŁ 10.1 KLASYFIKACJA *SAMOCHODÓW*

Zarówno w *Próbach ustanowienia Rekordu* jak i innych *Zawodach, Samochody* mogą być klasyfikowane ze względu na typ pojazdu i/lub według pojemności skokowej ich silników, niezależnie od ich rodzaju. *Próby ustanowienia Rekordu* i *Zawody* mogą być zarezerwowane dla *Samochodów* spełniających ograniczenia wynikające z obowiązujących regulaminów lub klasyfikacji rekordów.

ARTICLE 10.1 CLASSIFICATION OF *AUTOMOBILES*

Automobiles, both for *Record Attempts* and for other *Competitions*, may be classified by type and/or the capacity of their power plant, of whatever type, and *Record Attempts* and *Competitions* may be restricted, by the relevant regulations or record classifications, to *Automobiles* meeting such restrictions.

ARTYKUŁ 10.2 KONSTRUKCJE NIEBEZPIECZNE

Samochód, którego konstrukcja uznana zostanie za niebezpieczną może być zdyskwalifikowany przez ZSS.

ARTICLE 10.2 DANGEROUS CONSTRUCTION

The stewards may disqualify an *Automobile* whose construction is deemed to be dangerous.

ARTYKUŁ 10.3 HOMOLOGACJA SAMOCHODÓW

10.3.1 Homologacja *Samochodu* może być wymagana zgodnie z obowiązującymi regulaminami technicznymi lub sportowymi.

10.3.2 W momencie kiedy homologacja jest zakończona i zatwierdzona przez *FIA* lub przez dany *ASN*, *Samochód* będzie zgodnie z regulaminami podlegać weryfikacji na podstawie karty homologacyjnej.

10.3.3 *Samochody* muszą być zgodne ze swoimi dokumentami homologacyjnymi, z wyjątkiem samochodów przystosowanych dla niepełnosprawnych *Kierowców*, które posiadają wydany przez FIA Certyfikat adaptacji. W tym przypadku, modyfikacje *Samochodu*, zgodnie z adaptacjami wymienionymi w Certyfikacie, są dozwolone.

ARTICLE 10.3 HOMOLOGATION OF *AUTOMOBILES*

10.3.1 *Automobiles* may be required to be homologated in accordance with the relevant technical or sporting regulations.

10.3.2 Once completed and accepted by the *FIA* or the relevant *ASN*, the homologation form shall be relied upon, in accordance with the regulations, for scrutineering the *Automobile*.

10.3.3 *Automobiles* must comply with their respective homologation documents, except in the case of *Automobiles* adapted for disabled *Drivers* in possession of a Certificate of adaptations issued by the *FIA*. In that case, modifications to the *Automobile* in accordance with the adaptations specified in the Certificate of adaptations are authorised.

10.3.4 Jakikolwiek błąd lub przeoczenie ze strony podmiotu, który złożył wniosek o udzielenie homologacji, nie będzie zwalniał od odpowiedzialności za niezgodności z niniejszym regulaminem.

10.3.4 Any error or omission made by the entity which submitted the homologation request will not exempt a noncompliance from this regulation.

ARTYKUŁ 10.4 *DYSKWALIFIKACJA, ZAWIESZENIE LUB WYKLUCZENIE* OKREŚLONEGO *SAMOCHODU*

ARTICLE 10.4 *DISQUALIFICATION, SUSPENSION* OR *EXCLUSION* OF A PARTICULAR *AUTOMOBILE*

10.4.1 *ASN* lub *FIA* może zdyskwalifikować, zawiesić z/na jednych/-e lub kilku/-a *Zawodów* oraz, jeśli ma to zastosowanie, wykluczyć określony *Samochód*, ze względu na złamanie przepisów *MKS* lub krajowego regulaminu sportowego przez *Zawodnika*, lub przez *Kierowcę*, albo przez producenta *Samochodu* lub przez jego upoważnionego przedstawiciela.

10.4.1 An *ASN* or the *FIA* may disqualify, suspend from one or more *Competitions* or, where applicable, exclude a particular *Automobile* as a result of a breach of the *Code* or of the *National Competition* rules by the *Competitor* or the *Driver* or the manufacturer of the *Automobile* or their authorised representative.

10.4.2 *ASN* może zawiesić lub wykluczyć określony *Samochód,* ze względu na złamanie przepisów *MKS* lub krajowego regulaminu sportowego przez *Zawodnika,* lub przez *Kierowcę,* albo przez producenta *Samochodu* lub przez jego upoważnionego przedstawiciela.

10.4.2 An *ASN* may suspend or exclude a particular *Automobile* as a result of a breach of the *Code* or of the *National Competition* rules by the *Competitor* or the *Driver* or the manufacturer or his authorised representative.

10.4.3 *Wykluczenie* lub *Zawieszenie,* jeśli jest międzynarodowe, musi być zgłoszone przez *ASN* do wiadomości *FIA,* która zawiadamia o powyższym wszystkie *ASN-y*. *ASN-y* te muszą odmówić w czasie obowiązywania kary, przyjęcia do nadzorowanych przez nie *Zawodów* wyżej określonego *Samochodu*.

10.4.3 The *Suspension*, if international, or the *Exclusion* must be reported by the *ASN* to the *FIA* who will notify all other *ASNs*. These other *ASNs* must bar the *Automobile* in question from all *Competitions* governed by them during the period of the sentence.

10.4.4 W przypadku, gdy decyzja podjęta przez *ASN* dotyczy *Samochodu* zależnego od innego *ASN*, decyzja ta może być przedmiotem odwołania do *FIA*, która podejmie ostateczną decyzję.

10.4.4 If the sentence of an *ASN* is declared against an *Automobile* belonging to another *ASN*, such sentence is subject to appeal to the *FIA*, whose judgement shall be final.

ARTYKUŁ 10.5 *ZAWIESZENIE* LUB *WYKLUCZENIE* MARKI *SAMOCHODÓW*

ARTICLE 10.5 *SUSPENSION* OR *EXCLUSION* OF AN *AUTOMOBILE* MAKE

10.5.1 *ASN* może na swoim terytorium zawiesić markę *Samochodów* ze względu na złamanie przepisów *MKS* lub krajowych regulaminów sportowych przez producenta tych *Samochodów* lub przez jego upoważnionego przedstawiciela.

10.5.1 An *ASN* may suspend a make of *Automobile* within its own territory for breach of the *Code* or of the *National Competition* rules by the manufacturer of these *Automobiles* or by their authorised representative.

10.5.2 Jeżeli *ASN* chce, aby kara ta była stosowana na arenie międzynarodowej lub aby wykluczyć daną markę, musi wystosować wniosek do *Prezydenta FIA*, który może wnieść sprawę przed Trybunał Międzynarodowy.

10.5.2 If the *ASN* wishes this penalty to apply internationally or if it desires to exclude the make in question, it must apply to the President of the *FIA* who may bring the matter before the International Tribunal.

10.5.3 W przypadku, gdy Trybunał Międzynarodowy orzeknie międzynarodowe rozszerzenie nałożonej kary, to będzie ona natychmiast przekazana przez *FIA* do wiadomości wszystkich *ASN-ów*. *ASN-y* te, na czas trwania kary, muszą odmówić przyjęcia *Samochodu* ukaranej marki, do wszystkich nadzorowanych przez nie *Zawodów*.

10.5.3 If the International Tribunal judges in favour of the penalty being made to apply internationally, its decision will at once be communicated by the *FIA* to all *ASNs*, who must bar the make of *Automobile* from all *Competitions* held under their jurisdiction during the period of the penalty.

10.5.4 Decyzja Trybunału Międzynarodowego może być poddana odwołaniu do Międzynarodowego Trybunału Apelacyjnego, wniesionemu przez tę markę za pośrednictwem *ASN-u*, któremu podlega, w warunkach przewidzianych przez niniejszy *MKS* lub

10.5.4 The decision of the International Tribunal may be appealed against by the make penalised before the International Court of Appeal through the *ASN* of the country to which the make belongs under the conditions laid down in the *Code* or by the *ASN* which requested that the penalty be international.

przez *ASN*, który wnioskował aby tę karę rozszerzyć międzynarodowo.

10.5.5 W przypadku, gdy *ASN*, któremu podlega dana marka jest jednocześnie *ASN-em*, który domaga się międzynarodowego rozszerzenia kary, to nie może on odmówić przekazania odwołania do *FIA*.

10.5.5 If the *ASN* of the country to which the make belongs is the *ASN* which has requested that the penalty which it has imposed be made international, that *ASN* cannot refuse to forward the appeal to the *FIA*.

ARTYKUŁ 10.6 REKLAMA NA *SAMOCHODACH*

10.6.1 Reklama na *Samochodach* jest dowolna, pod warunkiem, że spełnia warunki określone w niniejszym *MKS*.

10.6.2 Zabrania się *Zawodnikom* biorącym udział w *Zawodach Międzynarodowych* umieszczania na swoich *Samochodach* reklam o charakterze politycznym, religijnym lub szkodliwych dla interesów *FIA*.

10.6.3.a *ASN*-y muszą doprecyzować szczególne warunki jakie mają zastosowanie w *Zawodach* organizowanych pod ich kontrolą.

10.6.3.b *Regulamin Uzupełniający Zawodów* musi wspominać o tych szczególnych warunkach, jak również o innych przepisach prawnych lub administracyjnych obowiązujących w kraju gdzie odbywają się *Zawody*.

ARTICLE 10.6 ADVERTISING ON *AUTOMOBILES*

10.6.1 Advertising on *Automobiles* is free, subject to the conditions laid down in the *Code*.

10.6.2 *Competitors* taking part in *International Competitions* are not allowed to affix to their *Automobiles* advertising that is political or religious in nature or that is prejudicial to the interests of the *FIA*.

10.6.3.a The *ASNs* must specify the special conditions applicable to the *Competitions* organised under their control.

10.6.3.b The *Supplementary Regulations* of a *Competition* must mention these special conditions as well as any legal or administrative regulations in force in the country of the *Competition*.

ARTYKUŁ 10.7 FAŁSZYWA REKLAMA

10.7.1 Każdy *Zawodnik* lub firma wykorzystująca wyniki *Zawodów* do celów reklamowych, musi podać ogólne i szczegółowe warunki reklamowanego osiągnięcia, odnoszące się do charakteru *Zawodów*, kategorii, klasy, itd. *Samochodu* oraz pozycji lub wyniku uzyskanego w klasyfikacji.

10.7.2 Jakiekolwiek pominięcie lub dodanie obliczone na wprowadzenie w błąd opinii publicznej może spowodować nałożenie kary na osobę odpowiedzialną za publikację tej reklamy.

10.7.3 Każda reklama odnosząca się do wyników osiągniętych w *Mistrzostwach FIA*, pucharze *FIA*, trofeum *FIA*, challenge *FIA* lub serii *FIA*, nie może być podejmowana przed końcem ostatnich *Zawodów* tych *Mistrzostw*, pucharu, trofeum , challenge lub serii, bez zawierania oświadczenia: "pod warunkiem oficjalnego opublikowania wyników przez FIA".

10.7.4 Powyższa reguła dotyczy także zwycięstwa w *Zawodach* zaliczanych do *Mistrzostw FIA*, pucharu *FIA*, trofeum *FIA*, challenge *FIA* lub serii *FIA*.

10.7.5 Logo *FIA*, właściwe dla *Mistrzostw FIA*, pucharu *FIA*, trofeum *FIA*, challenge *FIA* lub serii *FIA*, musi być zawarte w reklamach ich dotyczących.

ARTICLE 10.7 FALSE ADVERTISING

10.7.1 Any *Competitor* or firm advertising the results of a *Competition* shall state the exact conditions of the performance referred to, the nature of the *Competition*, the category, class, etc. of the *Automobile* and the position or the result obtained.

10.7.2 Any omission or addition calculated to raise doubts in the public mind may entail the infliction of a penalty on the person responsible for publishing the advertising.

10.7.3 Any advertising regarding the results of a *FIA Championship*, cup, trophy, challenge or series made before the termination of the last *Competition* of this *Championship*, cup, trophy, challenge or series must include the words: "subject to the official publication of the results by the FIA".

10.7.4 This rule also applies to a victory in a *Competition* of a *FIA Championship*, cup, trophy, challenge or series.

10.7.5 The *FIA* logo specific to the *FIA Championship*, cup, trophy, challenge or series concerned must be included in this advertising.

10.7.6 Każde wykroczenie przeciwko powyższym przepisom może pociągnąć za sobą nałożenie kary przez *FIA* w stosunku do każdego *Zawodnika*, producenta samochodów, *Kierowcy*, *ASN* lub firmy odpowiedzialnej za opublikowanie tej reklamy.

10.7.6 Any breach of this rule may entail a penalty imposed by the *FIA* on any *Competitor*, automobile manufacturer, *Driver*, *ASN* or company responsible for publishing the advertising.

10.7.7. Wszelkie protesty i spory dotyczące nadania nazwy *Samochodom* złożonym z części dostarczonych przez różnych producentów będą podlegać *ASN*, jeśli wszyscy przedmiotowi producenci działają w kraju danego *ASN* lub przez *FIA*, jeśli pochodzą z różnych krajów.

10.7.7 Any protest or dispute as to the name to be given to an *Automobile* containing parts supplied by different makers will be determined by the *ASN*, if these makers are all established in the country of the *ASN*, or by the *FIA* if they belong to different countries.

ARTYKUŁ 11. OSOBY OFICJALNE (OFFICIALS)

ARTYKUŁ 11.1 LISTA OSÓB OFICJALNYCH

11.1.1 Termin „osoba oficjalna" odnosi się do następujących osób, które mogą mieć asystentów:

11.1.1.a członkowie zespołu sędziów sportowych;

11.1.1.b dyrektor *Wyścigu*;

11.1.1.c dyrektor zawodów;

11.1.1.d sekretarz *Zawodów*;

11.1.1.e chronometrażyści;

11.1.1.f sędziowie techniczni;

11.1.1.g kierownik medyczny (obowiązki zostaną określone w obowiązujących regulaminach sportowych);

11.1.1.h kierownik zabezpieczenia (obowiązki zostaną określone w obowiązujących regulaminach sportowych);

11.1.1.i sędziowie toru lub trasy;

11.1.1.j sędziowie flagowi;

11.1.1.k sędziowie *Mety*;

11.1.1.l sędziowie faktów

11.1.1.m starterzy;

11.1.1.n kierownik ochrony środowiska (obowiązki zostaną określone w obowiązujących regulaminach sportowych).

11.1.2 Poniższe osoby oficjalne mogą być wyznaczane na *Zawody Mistrzostw FIA*, a ich obowiązki zostaną określone w obowiązujących regulaminach sportowych:

11.1.2.a delegat sportowy;

ARTICLE 11.1 LIST OF OFFICIALS

11.1.1 The term "official" comprises the following persons, who may have assistants:

11.1.1.a the stewards;

11.1.1.b the race director;

11.1.1.c the clerk of the *Course*;

11.1.1.d the secretary of the *Event*;

11.1.1.e timekeepers;

11.1.1.f scrutineers;

11.1.1.g medical officer (duties to be defined in the relevant sporting regulations);

11.1.1.h safety officer (duties to be defined in the relevant sporting regulations);

11.1.1.i track or road marshals;

11.1.1.j flag marshals;

11.1.1.k *Finish Line* judges;

11.1.1.l judges of fact;

11.1.1.m starters;

11.1.1.n environmental officer (duties to be defined in the relevant sporting regulations).

11.1.2 The following officials may be appointed for *FIA Championship Competitions* and their duties will be defined in the relevant sporting regulations:

11.1.2.a sporting delegate;

11.1.2.b delegat bezpieczeństwa;

11.1.2.c delegat medyczny;

11.1.2.d delegat techniczny;

11.1.2.e delegat ds. mediów.

ARTYKUŁ 11.2 PRAWO NADZORU

Poza osobami oficjalnymi wymienionymi powyżej, *ASN* może nadać odpowiednio wykwalifikowanym osobom indywidualne prawo nadzoru nad obywatelami swego *ASN* w jakichkolwiek *Zawodach* rozgrywanych w jakimkolwiek kraju zgodnie z postanowieniami *MKS*, jak również prawo ewentualnej obrony ich interesów wobec *Organizatorów Zawodów*.

ARTYKUŁ 11.3 ORGANIZACJA STRUKTURALNA OSÓB OFICJALNYCH

11.3.1 W *Zawodach Międzynarodowych*, władze zawodów muszą składać się, co najmniej z trzech członków ZSS i dyrektora zawodów, a w przypadku *Zawodów* całkowicie lub częściowo opartych na pomiarze czasu, z jednego lub kilku chronometrażystów.

11.3.2 ZSS urzęduje kolegialnie pod kierownictwem osoby Przewodniczącej, podanej imiennie w *Regulaminie Uzupełniającym* lub jakichkolwiek innych obowiązujących regulaminach.

11.3.3 Osoba Przewodnicząca ZSS jest w szczególności odpowiedzialna za ustalenie i przestrzeganie planu zebrań oraz ustalanie porządku obrad i redakcję protokołów z posiedzeń.

11.3.4 W przypadku równości głosów podczas głosowania, głos osoby Przewodniczącej jest rozstrzygający.

11.3.5 O ile nie określono inaczej, członkowie ZSS sprawują swoją funkcję przez cały czas trwania *Zawodów,* tak jak to zdefiniowano w *MKS*.

11.3.6 Dyrektor zawodów musi znajdować się w ścisłym kontakcie z ZSS, przez cały czas trwania *Zawodów*, w taki sposób aby zabezpieczyć ich prawidłowy przebieg.

11.3.7 Dla *Próby ustanowienia Rekordu Świata* wymagany jest tylko jeden członek ZSS wyznaczony przez właściwy *ASN*. Pełni on tę samą rolę co osoba Przewodnicząca ZSS.

11.3.8 Dla *Próby ustanowienia Absolutnego Rekordu Świata* lub *Próby ustanowienia Niekwestionowanego Rekordu Świata*, zostanie wyznaczony przez *FIA* dwuosobowy ZSS. Jeden z członków ZSS może zostać zaproponowany przez ASN. FIA wyznaczy osobę

11.1.2.b safety delegate;

11.1.2.c medical delegate;

11.1.2.d technical delegate;

11.1.2.e media delegate.

ARTICLE 11.2 RIGHT OF SUPERVISION

Apart from the officials above-listed, each *ASN* may confer on duly qualified persons the right to supervise personally any of its own nationals in any *Competition* held in any country whatsoever and governed by the *Code*, as well as the right to uphold, if needed, their interests vis-à-vis the *Organisers* of *Competitions*.

ARTICLE 11.3 STRUCTURAL ORGANISATION OF THE OFFICIALS

11.3.1 At an *International Competition* there shall be a panel of at least three stewards and a clerk of the *Course*, and in the case of *Competitions* decided wholly or partly by time, one or more timekeepers.

11.3.2 The stewards officiate as a body under the authority of a chairperson expressly designated in the *Supplementary Regulations* or any applicable regulations.

11.3.3 The chairperson of the panel of the stewards is, in particular, responsible for planning the meetings and ensuring that arrangements are respected. He is also responsible for establishing agendas and drawing up the minutes of meetings.

11.3.4 In the event of a split ballot, the chairperson shall have the casting vote.

11.3.5 Except where otherwise provided for, the stewards are on duty for the duration of the *Competition* as defined in the *Code*.

11.3.6 The clerk of the *Course* shall remain in close contact with the stewards throughout the *Event* in order to ensure its smooth running.

11.3.7 For a *World Record Attempt*, only a single steward appointed by the *ASN* is required. This steward performs the same role as the chairperson of the panel of stewards.

11.3.8 For an *Absolute World Record Attempt* or an *Outright World Record Attempt*, a panel of two stewards will be appointed by the *FIA*. One of these stewards may be proposed by the *ASN*. The *FIA* will nominate the chairperson of the panel of stewards.

Przewodniczącą ZSS. W przypadku sporu między członkami ZSS, osoba Przewodnicząca ZSS podejmie ostateczną decyzję.

ARTYKUŁ 11.4 NOMINACJA OSÓB OFICJALNYCH

11.4.1 Co najmniej jeden z członków ZSS jest wyznaczany przez *ASN* organizujący *Zawody* lub wydający na nie *Zezwolenie na Organizację*.

11.4.2 Pozostałe osoby oficjalne wyznaczane są przez *Organizatora*, z zastrzeżeniem zatwierdzenia ich przez właściwy *ASN*.

ARTYKUŁ 11.5 KONFLIKT INTERESÓW

Zgodnie z zapisami artykułu 2.2 Kodeksu Etyki FIA, żadna osoba oficjalna, a w szczególności sędziowie ZSS, dyrektorzy wyścigu, dyrektorzy *Zawodów*, sędziowie techniczni, sekretarz *Zawodów*, kierownik ekip pomiaru czasu oraz, w stosownych przypadkach, delegaci techniczni, nie mogą mieć żadnych powiązań finansowych czy osobowych lub sprawiać wrażenia, że mają powiązania, które mogą wpływać na ich zdolność do pełnienia obowiązków w uczciwy, sumienny i w pełni niezależny sposób.

ARTYKUŁ 11.6 FUNKCJE ZABRONIONE

11.6.1 W każdych *Zawodach,* osoba oficjalna nie może pełnić żadnych innych funkcji niż te, do których została wyznaczona.

11.6.2 Nie może również brać udziału, czy to w charakterze Zawodnika, czy Kierowcy, w jakimkolwiek współzawodnictwie odbywającym się w czasie *Imprezy (Event'u)*, w których pełni ona funkcję osoby oficjalnej, poza *Zawodami Narodowymi* gdzie jest to dozwolone przez *rodzimy ASN*.

ARTYKUŁ 11.7 WYNAGRODZENIE OSÓB OFICJALNYCH

11.7.1 Prócz stosownej decyzji *FIA* lub *ASN*, członkowie ZSS pracują na zasadach udziału honorowego.

11.7.2 Pozostałe osoby oficjalne mogą otrzymywać wynagrodzenie za pełnienie przez nich funkcji, zgodne z taryfikatorem ustalonym przez *ASN*.
/W Polsce ekwiwalent sędziowski nie jest wynagrodzeniem - przypisek GKSS PZM/

ARTYKUŁ 11.8 OBOWIĄZKI CZŁONKÓW ZESPOŁU SĘDZIÓW SPORTOWYCH (ZSS)

11.8.1 Obowiązuje zasada ogólna, że członkowie ZSS w żaden sposób nie odpowiadają za organizację *Zawodów* i w związku z tym nie mają żadnych obowiązków wykonawczych z nimi związanych.

In case of a dispute between the stewards, the chairperson of the panel of stewards shall have the final decision.

ARTICLE 11.4 NOMINATION OF OFFICIALS

11.4.1 At least one of the stewards shall be nominated by the *ASN* promoting the *Event* or granting the *Organising Permit* therefore.

11.4.2 The other officials shall be nominated by the *Organisers*, subject to the approval of the *ASN* concerned.

ARTICLE 11.5 CONFLICT OF INTERESTS

In accordance with Article 2.2 of the FIA Code of Ethics, no official, in particular stewards, race directors, clerks of the *Course*, scrutineers, secretaries of the *Event*, chief timekeepers and, where appropriate, the technical delegates, shall have, or appear to have, financial or personal interests that may detract from his ability to perform his duties with integrity and in an independent and diligent manner.

ARTICLE 11.6 DEMARCATION OF DUTIES

11.6.1 Officials shall not, at any *Event*, perform any duties other than those for which they were appointed.

11.6.2 They shall not be eligible to participate, neither as a *Competitor* nor as *Driver*, in any *Competition* taking place at any *Event* at which they are acting as an official, except in any *National Competition* where permitted by the *Parent ASN*.

ARTICLE 11.7 REMUNERATION OF OFFICIALS

11.7.1 Except in the case of a specific decision taken by the *FIA* or by the *ASN*, the stewards shall act in an honorary capacity.

11.7.2 Other officials may be remunerated for their services in accordance with a scale drawn up by each *ASN*.

ARTICLE 11.8 DUTIES OF THE STEWARDS

11.8.1 The stewards will not be in any way responsible for the organisation of the *Event* and shall not have any executive duties in connection therewith.

11.8.2 Kontynuując powyższe, za pełnienie swoich obowiązków odpowiadają wyłącznie przed *ASN* i *FIA*, z nominacji których działają.

11.8.2 It follows, therefore, that in the carrying out of their duties, they do not incur any responsibility except to the *ASN* and to the *FIA* under whose regulations they are acting.

11.8.3 Wyjątkowo i tylko w przypadku, gdy *Zawody* są organizowane bezpośrednio przez *ASN*, członkowie ZSS tych *Zawodów* mogą łączyć swoje funkcje z funkcjami *Organizatorów*.

11.8.3 As an exception to this, applicable only when an *Event* is promoted directly by an *ASN*, the stewards of such an *Event* may combine their duties with those of the *Organisers*.

11.8.4 Z wyjątkiem *Zawodów Mistrzostw FIA*, członkowie ZSS muszą tak szybko, jak to jest możliwe, po zakończeniu *Zawodów* podpisać i przesłać do *ASN* sprawozdanie końcowe zawierające wyniki każdej z *Konkurencji* oraz wyszczególnienie wszystkich zgłoszonych protestów i ogłoszonych *Dyskwalifikacji*, dodając do niego swoją rekomendację dotyczącą podjęcia ewentualnej decyzji o *Zawieszeniu* lub *Wykluczeniu*.

11.8.4 Except for *FIA Championship Events*, the stewards shall sign and send to the *ASN* a closing report as soon as practicable after the close of the *Event*. This report will include the results of each *Competition* together with particulars of all protests lodged and *Disqualifications* they may have made with their recommendations as to any decisions which may have to be taken for a *Suspension* or an *Exclusion*.

11.8.5 W *Imprezie (Event'cie)* składającej się z kilku *Zawodów*, dla każdych z nich mogą być wyznaczeni różni członkowie ZSS.

11.8.5 In an *Event* comprising several *Competitions*, there may be different stewards for each *Competition*.

11.8.6 W przypadku sprzeczności pomiędzy decyzjami podjętymi przez kilka ZSS-ów wyznaczonych na tą samą *Imprezę (Event)*, zastosowanie będzie miała poniższa hierarchia:

1) Zawody Mistrzostw FIA;
2) Zawody pucharu, trofeum, challenge lub serii FIA;
3) Zawody międzynarodowej serii;
4) Zawody Mistrzostw Narodowych;
5) Zawody krajowego pucharu, trofeum, challenge lub serii.

11.8.6 In case of conflict between decisions issued by several stewards appointed for the same *Event*, the following hierarchy will prevail:

1) *FIA Championship Competition*;
2) *FIA* cup, trophy, challenge or series *Competition*;
3) International series *Competition*;
4) *National Championship Competition*;
5) National cup, trophy, challenge or series *Competition*.

ARTYKUŁ 11.9 KOMPETENCJE ZESPOŁU SĘDZIÓW SPORTOWYCH (ZSS)

ARTICLE 11.9 AUTHORITY OF THE STEWARDS

Członkowie ZSS stanowią najwyższą władzę zawodów w zakresie egzekwowania postanowień *MKS*, regulaminów *FIA* (gdy mają zastosowanie), regulaminów krajowych, *Regulaminu Uzupełniającego* i *Oficjalnego Programu* w ramach *Zawodów*, na które zostali wyznaczeni, z zastrzeżeniem stosowania postanowień art. 11.9.3.w i 14.1.1.

11.9.1 The stewards shall have supreme authority for the enforcement of the *Code*, of the regulations of the *FIA* if appropriate, of national rules and *Supplementary Regulations* and of *Official Programmes* within the framework of the *Event* for which they are appointed, subject to the application of the provisions of Articles 11.9.3.w and 14.1.1.

11.9.2.a Członkowie ZSS rozstrzygają wszystkie kwestie sporne, które mogą wyniknąć w trakcie *Zawodów*, z zastrzeżeniem prawa do odwołania, przewidzianego w niniejszym *MKS*.

11.9.2.a They may settle any matter which might arise during an *Event*, subject to the right of appeal provided for in the *Code*.

11.9.2.b Członkowie ZSS mogą również rozstrzygać o każdym przypuszczalnym naruszeniu obowiązujących regulaminów do jakiego doszło poza samymi *Zawodami* pod warunkiem, że *Zawody*, na które zostali wyznaczeni mają miejsce bezpośrednio po odkryciu tego domniemanego naruszenia.

11.9.2.b They may also rule on any alleged breach of the applicable regulations which occurred outside the framework of any *Event*, provided that the *Event* for which they are appointed immediately follows the discovery of this alleged breach.

11.9.3 W zakresie swoich obowiązków Członkowie ZSS w szczególności:

11.9.3 Within the framework of their duties, they notably:

11.9.3.a decydują o nałożeniu kary za naruszenie przepisów;

11.9.3.b mogą wprowadzać poprawki do *Regulaminu Uzupełniającego*;

11.9.3.c mogą zmieniać skład lub liczbę biegów;

11.9.3.d mogą zatwierdzić ponowny *Start* w przypadku wyniku ex-aequo;

11.9.3.e mogą zatwierdzać lub odrzucać poprawki zgłoszone przez sędziów faktu; zrozumiałym jest że członkowie ZSS mogą unieważnić raport sędziów faktu;

11.9.3.f mogą nakładać kary;

11.9.3.g mogą podjąć decyzję o zawieszeniu jakiejkolwiek kary zgodnie z Artykułem 12.3.3;

11.9.3.h mogą nakazać usunięcie osoby z całości lub części *Terenów Zastrzeżonych* i/lub odmówić osobie dalszego dostępu do nich;

11.9.3.i mogą ogłaszać *Dyskwalifikacje*;

11.9.3.j mogą wnosić poprawki do klasyfikacji;

11.9.3.k mogą zabronić startu każdemu *Kierowcy* lub każdego *Samochodu*, który uznają za niebezpieczny lub który zostanie zgłoszony przez dyrektora *Zawodów* jako niebezpieczny;

11.9.3.l mogą zastosować karę w stosunku do każdego *Zawodnika* lub *Kierowcę*, którego uznają lub, który zostanie zgłoszony przez dyrektora *Zawodów* lub *Komitet Organizacyjny* jako nie posiadającego uprawnień do wzięcia udziału w *Zawodach* lub jako winny niewłaściwego zachowania lub nieuczciwego postępowania;

11.9.3.m mogą również nakazać usunięcie z *Terenów Zastrzeżonych* lub ich okolic każdego *Zawodnika* lub *Kierowcę*, który odmówi podporządkowania się poleceniom właściwych osób oficjalnych;

11.9.3.n mogą przesunąć termin *Konkurencji*, w przypadku zaistnienia *„Siły Wyższej”* lub ze względów bezpieczeństwa;

11.9.3.o mogą wprowadzać zmiany do *Oficjalnego Programu*, zgodnie z propozycjami zgłoszonymi przez dyrektora *Zawodów* lub *Organizatora*, w celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa;

11.9.3.p w ramach Mistrzostw Świata FIA, w przypadku wystąpienia siły wyższej, mogą działać zdalnie, jednakże nie dotyczy to osoby Przewodniczącej ZSS;

11.9.3.a shall decide what penalty to enforce in the event of a breach of the regulations;

11.9.3.b may amend the *Supplementary Regulations*.

11.9.3.c may alter the composition or the number of heats;

11.9.3.d may authorise a new *Start* in case of dead heats;

11.9.3.e may accept or refuse any correction proposed by a judge of fact, it being understood that the stewards may overrule judges of fact;

11.9.3.f may impose penalties;

11.9.3.g may decide to suspend any penalty in accordance with Article 12.3.3;

11.9.3.h may order the removal and/or eject a person from all or part of the *Reserved Areas* of an *Event* and /or deny a person any further access to the same;

11.9.3.i may pronounce *Disqualifications*;

11.9.3.j may amend the classifications;

11.9.3.k may prohibit from competing any *Driver* or any *Automobile* which they consider to be dangerous or which is reported to them by the clerk of the *Course* as being dangerous;

11.9.3.l may apply a penalty on any *Competitor* or *Driver* whom they consider as, or who is reported to them by the clerk of the *Course* or by the *Organising Committee* as being ineligible to take part, or whom they consider as being guilty of improper conduct or unfair practice;

11.9.3.m may order the removal from the *Reserved Areas* of any *Competitor* or *Driver* who refuses to obey the order of a responsible official;

11.9.3.n may postpone a *Competition* in the event of *Force Majeure* or for serious safety reasons;

11.9.3.o may modify the *Official Programme* if requested to do so by the clerk of the *Course* or the *Organiser* in the interest of safety;

11.9.3.p except for the chair of the panel of stewards, may operate remotely within the framework of an *FIA* World *Championship* to the extent they are prevented from doing so by reason of *Force Majeure*;

11.9.3.q mogą, jeśli zachodzi taka potrzeba, wyznaczyć jednego lub kilku zastępców, szczególnie w przypadku nieobecności jednego lub kilku członków ZSS, aby zapewnić wymaganą obecność, co najmniej trzech członków ZSS. W wyjątkowych okolicznościach zastępcy mogą działać zdalnie, jednakże w ramach mistrzostw FIA, pucharu, challenge, trofeum lub serii przynajmniej jeden z międzynarodowych sędziów ZSS wyznaczonych przez FIA musi uczestniczyć w zawodach osobiście;

11.9.3.q may appoint one, or, if necessary, several substitutes in the event of the absence of one or several of the stewards, especially when the presence of three stewards is indispensable. In exceptional circumstances, the substitute(s) may operate remotely, however within the framework of an FIA Championship, cup, challenge, trophy or series, at least one of the international stewards designated by the FIA shall attend in person;

11.9.3.r mogą podjąć decyzję o chwilowym lub ostatecznym wstrzymaniu całych lub części *Zawodów*;

11.9.3.r may take the decision to stop temporarily or permanently, all or part of a *Competition*;

11.9.3.s ogłaszają końcową klasyfikację i wyniki końcowe;

11.9.3.s shall declare the classifications and results to be final;

11.9.3.t mogą zarządzić przeprowadzenie badań kontrolnych;

11.9.3.t may order technical checks to be carried out.

11.9.3.u mogą, na wniosek *FIA* (lub *ASN*) lub też z własnej inicjatywy zarządzić przeprowadzenie badania na obecność alkoholu, określać liczbę kierowców i osób oficjalnych, którzy mają być poddani temu badaniu i wybrać kierowców i osoby oficjalne, u których mają być przeprowadzone testy obecności alkoholu zgodne z właściwymi przepisami.

11.9.3.u may, at the request of the FIA (or of the ASN) or on their own initiative, request that alcohol testing be carried out, define the number of drivers and officials to be tested and select the drivers and officials to undergo such alcohol testing, in accordance with the applicable regulations.

11.9.3.v w *Mistrzostwach*, pucharach, trofeach, challenge i seriach, gdzie oficjalną funkcję pełni dyrektor Wyścigu, sprawy mogą być im przekazane przez dyrektora *Wyścigu* tak by mogli nakładać wyżej wymienione kary.

11.9.3.v For those *Championships*, cups, trophies, challenges and series in which a race director officiates, matters may be submitted to them by the race director so that they may impose the sanctions listed above.

11.9.3.w w przypadku, kiedy z jakiegokolwiek powodu decyzja musi być podjęta po *Zawodach,* ZSS może przekazać swoje uprawnienia następnemu ZSS kolejnych rund z tych samych *Mistrzostw,* pucharu, trofeum, challenge lub serii lub alternatywnemu ZSS powołanemu do tego celu przez odpowiedni organ, który zatwierdził pierwotny ZSS. W przypadku krajowego członka Zespołu Sędziów Sportowych, *ASN* który go wyznaczył, może wyznaczyć nowego członka ZSS na jedne z następnych *Zawodów* lub może przekazać swoje kompetencje krajowemu członkowi następnego ZSS.

11.9.3.w In cases where a decision must be taken after an *Event*, for whatsoever reason, the stewards may delegate their authority to the subsequent panel of stewards of one of the subsequent *Events* for the same *Championship*, cup, trophy, challenge or series or alternatively to a panel of Stewards assembled for this purpose and which shall be selected by the authority responsible for the selection of the original panel. Where a national steward is part of the panel of stewards, the *ASN* which appointed the original steward may provide a steward to one of the the subsequent *Events*, or may delegate their authority to the national steward of the panel of stewards of one of the subsequent *Events*.

11.9.3.x ZSS może skorzystać z dowolnego nagrania video lub elektronicznego systemu pomagającego im w podjęciu decyzji.

11.9.3.x The stewards may use any video or electronic systems to assist them in reaching a decision.

11.9.4 Wszystkie klasyfikacje i wyniki, jak również wydane przez osoby oficjalne decyzje, zostaną opublikowane na oficjalniej tablicy ogłoszeń wraz z podaniem czasu publikacji lub na elektronicznej/wirtualnej tablicy ogłoszeń (jeśli występuje). Jeśli dokumenty są publikowane na oficjalnej tablicy ogłoszeń oraz elektronicznej/wirtualnej tablicy ogłoszeń,

11.9.4 All classifications and results, as well as all decisions issued by the officials, will be posted on the official notice board along with the time of publication, or on the digital notice board (if any). If posted on both the official and digital notice boards, the time of publication on the official notice board shall take precedence.

obowiązujący jest czas ich publikacji na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

11.9.5 Po powiadomieniu stron o decyzji ZSS, sędziowie którzy wydali taką decyzję, z własnej inicjatywy lub na wniosek jednej ze stron, mogą poprawić wszelkie błędy pisarskie zawarte w uzasadnieniu i/lub sentencji swojej decyzji, jednak bez zmieniania lub modyfikowania jej znaczenia. Termin złożenia zapowiedzi odwołania się od decyzji ZSS rozpoczyna się jednak od momentu doręczenia decyzji pierwotnej, a nie poprawionej zgodnie z tym przepisem.

11.9.5 After notification of the stewards' decision to the parties, the stewards who render such decision, on their own initiative or at the request of one of the parties, can correct any clerical error contained in the reasons and/or the operative part of their decision, without however altering or modifying its meaning. However, the deadline to notify the intention to appeal starts as from the date of the notification of the original decision and not the corrected one in line with this provision.

11.9.6.a Wszystkie sprawy dotyczące *Przepisów Antydopingowych FIA* są w wyłącznej kompetencji Antydopingowej Komisji Dyscyplinarnej *FIA*.

11.9.6.a All matters relating to the *FIA Anti-Doping Regulations* fall within the exclusive competence of the *FIA* Anti-Doping Disciplinary Committee.

11.9.6.b Wszystkie sprawy dotyczące *Przepisów Finansowych Formuły 1 FIA*, Przepisów Finansowych Jednostki Sterującej Formuły 1 *FIA*, Przepisów Finansowych Formuły E *FIA* i Przepisów Finansowych Producentów Formuły E *FIA* wchodzą w zakres wyłącznych kompetencji Administracji Limitu Wydatków *FIA* oraz Panelu Arbitrażowego ds. Limitu Wydatków *FIA*.

11.9.6.b All matters relating to the *FIA Formula One Financial Regulations*, the *FIA* Formula One Power Unit Financial Regulations, the *FIA* Formula E Financial Regulations, and the *FIA* Formula E Manufacturers Financial Regulations fall within the exclusive competence of the *FIA* Cost Cap Administration and of the *FIA* Cost Cap Adjudication Panel.

ARTYKUŁ 11.10 OBOWIĄZKI DYREKTORA *WYŚCIGU* (MAJĄCE ZASTOSOWANIE WYŁĄCZNIE W *WYŚCIGACH TOROWYCH*)

ARTICLE 11.10 DUTIES OF THE RACE DIRECTOR (APPLICABLE FOR *CIRCUIT RACES* ONLY)

11.10.1 Dyrektor *Wyścigu* może być nominowany na cały czas trwania każdych *Mistrzostw,* pucharów, trofeów, challenge lub serii.

11.10.1 A race director may be designated for the entire duration of each *Championship*, cup, trophy, challenge or series.

11.10.2 Dyrektor zawodów pracuje w stałym porozumieniu z dyrektorem *Wyścigu*.

11.10.2 The clerk of the *Course* shall work in permanent consultation with the race director.

11.10.3 Dyrektor *Wyścigu* ma nadrzędne uprawnienia w poniższych kwestiach, a dyrektor zawodów może wydawać polecenia odnoszące się do nich, wyłącznie za wyraźną zgodą dyrektora *Wyścigu*:

11.10.3 The race director shall have overriding authority in the following matters and the clerk of the *Course* may give orders in respect thereof only with his express agreement:

11.10.3.a kontroli treningu i wyścigu, w odniesieniu do harmonogramu i jeżeli uzna za stosowne, zgłaszania do ZSS propozycji zmian harmonogramu, zgodnie z postanowieniami niniejszego *MKS* i regulaminów sportowych;

11.10.3.a The control of practice and the race, adherence to the timetable and, if he deems it necessary, the making of any proposal to the stewards to modify the timetable in accordance with the *Code* or sporting regulations;

11.10.3.b zatrzymania każdego *Samochodu,* zgodnie z postanowieniami niniejszego *MKS* i regulaminów sportowych;

11.10.3.b The stopping of any *Automobile* in accordance with the *Code* or sporting regulations;

11.10.3.c przerywania treningu lub wstrzymania wyścigu, zgodnie z regulaminem sportowym, jeżeli uzna je za zbyt niebezpieczne do kontynuowania i zapewni, że przeprowadzona zostanie prawidłowa procedura wznowienia;

11.10.3.c The stopping of practice or suspension of the race in accordance with the sporting regulations if he deems it unsafe to continue and ensuring that the correct restart procedure is carried out;

11.10.3.d procedury startu;

11.10.3.d The starting procedure;

11.10.3.e użycia samochodu bezpieczeństwa;

11.10.3.e The use of the safety car.

11.10.4 jeżeli jest to konieczne do pełnienia jego obowiązków, różnych od tych określonych powyżej, obowiązki te będą określone w odpowiednich regulaminach sportowych.

11.10.4 If it is necessary for his duties and responsibilities to differ from the above, these duties will be set out in the relevant sporting regulations.

ARTYKUŁ 11.11 OBOWIĄZKI DYREKTORA ZAWODÓW

ARTICLE 11.11 DUTIES OF THE CLERK OF THE *COURSE*

11.11.1 Dyrektor zawodów może być równocześnie sekretarzem *Zawodów* i może mieć różnych zastępców.

11.11.1 The clerk of the *Course* may also be the secretary of the *Event* and may have various assistants.

11.11.2 W przypadku *Imprezy (Event'u)* składającej się z kilku *Zawodów*, każde nich mogą mieć innego Dyrektora zawodów.

11.11.2 In the case of an *Event* comprising several *Competitions*, there may be a different clerk of the *Course* for each *Competition*.

11.11.3 Dyrektor zawodów jest odpowiedzialny za przeprowadzenie *Zawodów* zgodnie z obowiązującymi regulaminami.

11.11.3 The clerk of the *Course* is responsible for conducting the *Event* in accordance with the applicable regulations.

11.11.4 W szczególności powinien on, w stosownych przypadkach i w porozumieniu z dyrektorem *Wyścigu*:

11.11.4 In particular he shall, where appropriate and in conjunction with the race director:

11.11.4.a utrzymywać ogólny porządek na terenie trasy *Zawodów* we współpracy z władzami cywilnymi, wojskowymi i policyjnymi, specjalnie wyznaczonymi do czuwania nad bezpieczeństwem publicznym;

11.11.4.a generally keep order, in conjunction with such military and police authorities as have undertaken to police an *Event* and who are more immediately responsible for public safety;

11.11.4.b upewnić się, czy wszystkie osoby oficjalne znajdują się na swoich stanowiskach;

11.11.4.b ensure that all officials are at their posts;

11.11.4.c upewnić się czy wszystkie osoby oficjalne wyposażone są w niezbędne informacje do wykonywania swoich obowiązków;

11.11.4.c ensure that all officials are provided with the necessary information to enable them to carry out their duties;

11.11.4.d kontrolować *Zawodników* i ich *Samochody*, aby nie dopuścić *Zawodnika* lub *Kierowcę* zdyskwalifikowanego, zawieszonego lub wykluczonego, do udziału w *Zawodach*, do których się nie kwalifikuje;

11.11.4.d control *Competitors* and their *Automobiles* and prevent any disqualified, suspended or excluded *Competitor* or *Driver* from taking part in a *Competition* for which they are not eligible;

11.11.4.e upewnić się, że każdy *Samochód* i jeżeli jest to konieczne każdy *Zawodnik*, posiada właściwy numer identyfikacyjny, zgodny z tym wskazanym w *Oficjalnym Programie;*

11.11.4.e ensure that each *Automobile*, and if necessary, each *Competitor*, carries the proper identification numbers in accordance with those in the *Official Programme*;

11.11.4.f upewnić się, że wszystkie *Samochody* prowadzone są przez wyznaczonych *Kierowców* i uporządkować je zgodnie z wymogami klas i kategorii;

11.11.4.f ensure that each *Automobile* is driven by the proper *Driver*, marshal the *Automobiles* in such categories and classes as are required;

11.11.4.g doprowadzić *Samochody* do *Linii Startu*, we właściwym porządku i jeśli jest to wymagane, dać sygnał *Startu*;

11.11.4.g bring the *Automobiles* up to the *Start Line* in the right order and, if necessary, give the *Start*;

11.11.4.h zgłaszać członkom ZSS-u wszystkie propozycje zmian *Oficjalnego Programu* oraz sugestie dotyczące niewłaściwych zachowań i naruszeń przepisów ze strony *Zawodników*;

11.11.4.h convey to the stewards any proposal to modify the *Official Programme* or regarding the improper conduct of or breach of rule by a *Competitor*;

11.11.4.i przyjmować możliwe protesty i przekazywać je bez zwłoki do członków ZSS, którzy podejmą niezbędne w związku z tym działania;

11.11.4.j odbierać protokoły od chronometrażystów, sędziów technicznych, sędziów trasy i wszystkie inne oficjalne informacje mające wpływ na ustalenie wyników;

11.11.4.k przygotować lub zlecić sekretarzowi *Zawodów* przygotowanie wszystkich danych do końcowego sprawozdania ZSS, dotyczącego *Konkurencji,* za które ZSS ten jest odpowiedzialny;

11.11.4.l w ramach *Zawodów Międzynarodowych*, nadzorować dostęp do *Terenów Zastrzeżonych*, upewniając się, że żadna osoba, którą *FIA* racjonalnie uznała za osobę podejrzaną o złamanie zasad wymienionych w Artykule 12.2, nie ma dostępu do *Terenów Zastrzeżonych*.

ARTYKUŁ 11.12 OBOWIĄZKI SEKRETARZA *ZAWODÓW*

11.12.1 Sekretarz *Zawodów* odpowiada za stronę materialną organizacji *Zawodów* i wszystkie komunikaty z nimi związane oraz powierzone mu zostaje sprawdzanie wszystkich dokumentów związanych z *Zawodnikami* i *Kierowcami*.

11.12.2 Musi się upewnić czy wszystkie osoby oficjalne zostały zaznajomione z zakresem swoich obowiązków i są wyposażone w niezbędne wyposażenie.

11.12.3 Jeśli jest to konieczne, pozostaje do dyspozycji dyrektora zawodów, w celu przygotowania raportu końcowego z każdej z *Konkurencji*.

ARTYKUŁ 11.13 OBOWIĄZKI CHRONOMETRAŻYSTÓW

Głównymi obowiązkami Chronometrażystów są:

11.13.1 zgłoszenie się do dyspozycji dyrektora zawodów przed rozpoczęciem *Zawodów* i odebranie, jeśli jest to konieczne, niezbędnych instrukcji;

11.13.2 rozpoczęcie *Zawodów*, zawsze gdy otrzymają takie polecenie wydane przez dyrektora zawodów;

11.13.3 używanie do pomiaru czasu tylko aparatury zatwierdzonej przez *ASN* lub jeśli konieczne jest dokonanie pomiaru czasu z dokładnością do 1/1000 sekundy, aparatury zatwierdzonej przez *FIA*;

11.13.4 ustalanie czasu potrzebnego każdemu *Samochodowi* na pokonanie *Trasy*;

11.13.5 przygotować i poświadczyć na swoją własną odpowiedzialność protokoły i przekazać je, wraz ze wszystkimi wymaganymi dokumentami, dyrektorowi zawodów;

11.11.4.i receive possible protests and transmit them immediately to the stewards, who shall take the necessary action thereon;

11.11.4.j collect the reports of the timekeepers, scrutineers, track or road marshals, together with such other official information as may be necessary for the determination of the results;

11.11.4.k prepare, or ask the secretary of the *Event* to prepare the data for the stewards' closing report regarding the *Competition(s)* for which they were responsible;

11.11.4.l within the context of *International Competitions*, supervise access to the *Reserved Areas* to make sure that no person who, as reasonably determined by the *FIA*, appears to have committed one of the breaches set out in Article 12.2 has access to these *Reserved Areas*.

ARTICLE 11.12 DUTIES OF THE SECRETARY OF THE *EVENT*

11.12.1 The secretary of the *Event* shall be responsible for the organisation of the *Event* and all announcements required in connection therewith and is entrusted with all checking of all documents relating to *Competitors* and *Drivers*.

11.12.2 He shall ensure that the various officials are familiar with their duties and provided with the necessary equipment.

11.12.3 If necessary, he shall second the clerk of the *Course* in the preparation of the closing report for each *Competition*.

ARTICLE 11.13 DUTIES OF TIMEKEEPERS

The principal duties of timekeepers shall be:

11.13.1 at the beginning of the *Event*, to report to the clerk of the *Course*, who will give them the necessary instructions;

11.13.2 to start the *Competition*, whenever instructed to do so by the clerk of the *Course*;

11.13.3 to use for timing only such apparatus as is approved by the *ASN*, or, if it is necessary to take times accurate to within 1/1000th of a second, approved by the *FIA*;

11.13.4 to declare the time taken by each *Automobile* to complete the *Course*;

11.13.5 to prepare and sign according to their individual responsibility their reports and to send them, accompanied by all necessary documents, to the clerk of the *Course*;

11.13.6 na życzenie przekazać oryginalne arkusze pomiaru czasu do ZSS lub do *ASN*;

11.13.6 to send, on request, their original time sheets either to the stewards or to the *ASN*;

11.13.7 nie podawać do czyjejkolwiek wiadomości czasów, ani wyników, z wyjątkiem ZSS i dyrektora zawodów, chyba, że otrzymają inne instrukcje od osób oficjalnych.

11.13.7 not to communicate any times or results except to the stewards and the clerk of the *Course* except when otherwise instructed by the officials.

ARTYKUŁ 11.14 OBOWIĄZKI SĘDZIÓW TECHNICZNYCH

ARTICLE 11.14 DUTIES OF SCRUTINEERS

11.14.1 Sędziom technicznym powierza się wszystkie badania *Samochodów*. Mogą oni przekazywać swoje obowiązki asystentom.

11.14.1 Scrutineers are entrusted with all checking of *Automobiles* and may delegate their duties to assistants.

11.14.2 Muszą oni:

11.14.2 They shall:

11.14.2.a przeprowadzić badanie kontrolne przed *Zawodami*, jeśli wymagane jest to przez *ASN* lub *Komitet Organizacyjny*, albo w czasie trwania lub po *Zawodach* gdy wnioskuje o to dyrektor *Zawodów* i/lub ZSS, chyba, że jest to inaczej określone w stosownych regulaminach sportowych;

11.14.2.a carry out these checks either before the *Event* if requested by the *ASN* or the *Organising Committee* or during or after the *Event* if requested by the clerk of the *Course* and/or the stewards, except if otherwise specified in the applicable sporting regulations;

11.14.2.b używać do tych kontroli przyrządów kontrolnych dopuszczonych lub zatwierdzonych przez *ASN*;

11.14.2.b use such checking instruments as may be specified or approved by the *ASN*;

11.14.2.c nie przekazywać wyników swej działalności nikomu, poza *ASN*, *Komitetowi Organizacyjnemu*, ZSS i dyrektorowi zawodów;

11.14.2.c not communicate any official information to any person except to the *ASN*, the *Organising Committee*, the stewards and the clerk of the *Course*;

11.14.2.d przygotować i podpisać na swoją własną odpowiedzialność sprawozdania oraz przekazać je, tej spośród wymienionych wyżej władz, która dała im polecenie ich opracowania.

11.14.2.d prepare and sign, under their own responsibility, their reports and hand them to the authority among those mentioned above which instructed them to draw them up.

ARTYKUŁ 11.15 OBOWIĄZKI SEDZIÓW TORU LUB TRASY ORAZ SĘDZIÓW FLAGOWYCH

ARTICLE 11.15 DUTIES OF TRACK OR ROAD MARSHALS AND FLAG MARSHALS

11.15.1 Sędziowie toru lub trasy muszą na całej długości *Trasy*, zająć stanowiska wyznaczone im przez *Komitet Organizacyjny*.

11.15.1 The track or road marshals shall occupy, along the *Course*, posts assigned to them by the *Organising Committee*.

11.15.2 Od momentu rozpoczęcia *Zawodów*, każdy sędzia toru lub trasy pozostaje do dyspozycji dyrektora zawodów, któremu musi natychmiast meldować przy pomocy posiadanych przez siebie środków (telefon, sygnały, kurierzy, itp.) o wszystkich zdarzeniach lub wypadkach, które mogą wydarzyć się na odcinku wyznaczonym im do nadzoru.

11.15.2 As soon as an *Event* begins, each track or road marshal is under the orders of the clerk of the *Course*, to whom they shall immediately report by any means at their disposal (telephone, signals, courier, etc.) all incidents or accidents which might occur along the section for which they are responsible.

11.15.3 Sędziowie flagowi są specjalnie wyznaczeni do sygnalizacji chorągiewkami (patrz *Załącznik H*). Mogą oni być równocześnie sędziami toru lub trasy.

11.15.3 Flag marshals are specifically entrusted with flag Signalling (see *Appendix* H). They may also be track or road marshals.

11.15.4 Sędziowie toru lub trasy muszą przekazać dyrektorowi zawodów, pisemny raport o zdarzeniach i wypadkach przez nich zauważonych.

11.15.4 Track or road marshals must give the clerk of the *Course* a report on the incidents or accidents recorded by them.

ARTYKUŁ 11.16 OBOWIĄZKI SĘDZIÓW FAKTU

11.16.1 Sędziowie *Startu*

11.16.1.a *Komitet* Organizacyjny może wyznaczyć jednego lub kilku sędziów faktu, w celu kontroli *Startów*.

11.16.1.b Sędziowie *Startu* niezwłocznie zgłaszają dyrektorowi zawodów każdy *Falstart*, który będzie miał miejsce.

11.16.2 Sędziowie *Mety*

W *Zawodach*, w których musi zostać wydana decyzja rozsądzająca o kolejności z jaką *Samochody* przekroczyły *Linię Mety*, musi być wyznaczony sędzia *Mety*, który zobowiązany jest do podejmowania takich decyzji. W przypadku *Zawodów* gdzie o wyniku decyduje w całości lub w części czas przejazdu musi to być kierownik ekipy pomiaru czasu.

11.16.3 Inni sędziowie

W *Zawodach*, podczas których muszą zostać wydane decyzje stwierdzające czy *Samochód* dotknął lub przejechał wyznaczoną linię lub jakiekolwiek inne fakty określone w *Regulaminie Uzupełniającym* lub jakichkolwiek obowiązujących regulaminach dla tych *Zawodów*, jeden lub kilku sędziów faktu, odpowiedzialnych za podejmowanie jednej lub kilku takich decyzji, zostanie (-ą) na podstawie propozycji *Organizatora*, wyznaczony (-ch) przez ZSS.

11.16.4 Asystenci sędziów

Każdy z wymienionych wyżej sędziów może mieć wyznaczonego do pomocy asystenta, który może w przypadku absolutnej konieczności go zastąpić, ale w przypadkach spornych decyzja ostateczna musi zostać wydana przez właściwego sędziego faktu.

11.16.5 Pomyłki

Jeśli jakikolwiek sędzia uzna, że popełnił błąd, może wprowadzić poprawkę, która podlega zatwierdzeniu przez ZSS.

11.16.6 Osądzane fakty

Obowiązujące dla *Zawodów* regulaminy muszą określać, jakie fakty podlegają kontroli przez sędziów faktu.

11.16.7 Nazwiska sędziów faktu muszą być umieszczone na oficjalnej lub wirtualnej tablicy ogłoszeń.

ARTICLE 11.16 DUTIES OF JUDGES OF FACT

11.16.1 *Start Line* judges

11.16.1.a One or several judges of fact may be appointed by the *Organising Committee* to supervise the *Starts*.

11.16.1.b *Start Line* judges shall immediately indicate to the clerk of the *Course* any false *Starts* which may have occurred.

11.16.2 *Finish Line* judge

In a *Competition* where a decision has to be given as to the order in which *Automobiles* cross a *Finish Line*, a *Finish Line* judge shall be nominated to give such a decision. For a *Competition* decided wholly or partly by time, this shall be the chief timekeeper.

11.16.3 Other judges

In a *Competition* in which a decision has to be made as to whether or not an *Automobile* has touched or crossed a given line, or as to any other fact laid down in the *Supplementary Regulations* or in any applicable regulations for the *Competition*, one or several judges of fact shall be approved by the stewards, upon proposal of the *Organiser*, to be responsible for one or several of these decisions.

11.16.4 Assistant judges

Each of the above judges may have an assistant judge appointed to assist them, or in the case of absolute necessity to replace them, but in the event of disagreement, the final decision shall be given by the judges of fact themselves.

11.16.5 Mistakes

If any judge considers that they have made a mistake they may correct it, subject to this correction being accepted by the stewards.

11.16.6 Facts to be judged

The applicable regulations for the *Competition* must indicate which facts are to be judged by the judges of fact.

11.16.7 The judges of fact must be named and their names displayed on the official or digital notice board.

ARTYKUŁ 12. WYKROCZENIA LUB NARUSZENIA ORAZ KARY (OFFENCES OR INFRINGEMENTS AND PENALTIES)

ARTYKUŁ 12.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

12.1.1 Odpowiedzialność

12.1.1.a Wykroczenia lub naruszenia przepisów, o ile nie określono inaczej, podlegają karze niezależnie czy zostały popełnione umyślnie, czy przez zaniedbanie.

12.1.1.b Próby popełnienia wykroczenia lub naruszenia przepisów są również karalne.

12.1.1.c Każda osoba fizyczna lub osoba prawna, która uczestniczy w wykroczeniu lub naruszeniu przepisów, czy to podżegając, czy będąc współsprawcą, również podlega karze.

12.1.2 Przedawnienie ścigania

12.1.2.a Ustawowe ograniczenie okresu wszczęcia ścigania w przypadku naruszeń przepisów wynosi 5 lat.

12.1.2.b Okres wszczęcia ścigania biegnie od:

- dnia kiedy popełniono wykroczenie lub naruszenie przepisów;
- dnia ostatniego czynu, w przypadku kolejnych lub powtarzających się wykroczeń lub naruszeń przepisów;
- dnia zaprzestania, jeżeli wykroczenie lub naruszenie przepisów ma charakter ciągły.

12.1.2.c Jednakże we wszystkich przypadkach, w których wykroczenie lub naruszenie przepisów zostało zatajone przed ZSS lub organem ścigania *FIA*, okres wszczęcia ścigania biegnie od dnia, w którym ZSS lub organ ścigania *FIA* powzięły wiedzę o faktach dotyczących wykroczenia lub naruszenia przepisów.

12.1.2.d Bieg okresu przedawnienia ulega wstrzymaniu jeśli wniesiony zostanie akt oskarżenia lub zostanie wszczęte dochodzenie prowadzone zgodnie z zapisami rozdziału 1 „Przepisów sądowych i dyscyplinarnych *FIA*".

ARTYKUŁ 12.2 NARUSZENIE REGULAMINÓW

12.2.1 Każde z poniższych wykroczeń, wraz z wykroczeniami wyraźnie określonymi poprzednio lub następnie, będzie uważane za naruszenie niniejszych przepisów:

12.2.1.a Wszystkie pośrednie lub bezpośrednie przekupstwa lub ich próby wobec osoby pełniącej oficjalną funkcję w *Zawodach* lub w jakikolwiek sposób zaangażowanej w *Zawody*; osoba oficjalna lub pracownik, która (-y) przyjmuje ofertę korupcyjną lub w niej pomaga jest również odpowiedzialna (-y) za naruszenie regulaminów,

ARTICLE 12.1 GENERAL PROVISIONS

12.1.1 Responsibility

12.1.1.a Unless stated otherwise, offences or infringements are punishable, whether they were committed intentionally or through negligence.

12.1.1.b Attempts to commit offences or infringements are also punishable.

12.1.1.c Any natural or legal person who takes part in an offence or infringement, whether as instigator or as accomplice, is also punishable.

12.1.2 Limitation time of prosecution

12.1.2.a The statutory limitation on the prosecution of infringements is five years.

12.1.2.b Prescription runs:

- from the day on which the person committed the offence or infringement;
- from the day of the last act, in the case of successive or repeated offences or infringements;
- from the day it stopped, if the offence or infringement is continuous.

12.1.2.c However, in all cases where the offence or infringement has been concealed from the stewards or from the *FIA's* prosecuting body, prescription runs from the day on which the facts of the offence or infringement became known to the stewards or the FIA's prosecuting body.

12.1.2.d Prescription is interrupted by any act of prosecution or investigation carried out under Chapter 1 of the *FIA* Judicial and Disciplinary Rules.

ARTICLE 12.2 BREACH OF RULES

12.2.1 Any of the following offences, in addition to any offences specifically referred to previously or subsequently, shall be deemed to be a breach of these rules:

12.2.1.a All bribery or attempt, directly or indirectly, to bribe any person having official duties in relation to a *Competition* or being employed in any manner in connection with a *Competition* and the acceptance of, or offer to accept, any bribe by such an official or employee.

12.2.1.b Każde działanie mające na celu zgłoszenie lub udział w *Zawodach* nie kwalifikującego się *Samochodu*.

12.2.1.b Any action having as its object the entry or participation in a *Competition* of an *Automobile* known to be ineligible therefore.

12.2.1.c Każde działanie oszukańcze lub każdy czyn bezprawny, działający na szkodę interesu *Zawodów* lub interesów sportu samochodowego.

12.2.1.c Any fraudulent conduct or any act prejudicial to the interests of any *Competition* or to the interests of motor sport generally.

12.2.1.d Każde dążenie do celu przeciwnego lub przeciwstawnego celom *FIA*.

12.2.1.d Any pursuit of an objective contrary or opposed to those of the *FIA*.

12.2.1.e Każda odmowa lub niestosowanie się do decyzji *FIA*.

12.2.1.e Any refusal or failure to apply decisions of the *FIA*.

12.2.1.f Każda wypowiedź, działanie lub pismo, które działa na szkodę moralną lub materialną *FIA*, jej organów, jej członków lub kierownictwa, a mówiąc ogólnie godzi w dobro sportu motorowego i wartości bronionych przez *FIA*.

12.2.1.f Any words, deeds or writings that have caused moral injury or loss to the *FIA*, its bodies, its members or its executive officers, and more generally on the interest of motor sport and on the values defended by the FIA.

12.2.1.g Każde uchybienie wobec obowiązku współpracy przy dochodzeniu.

12.2.1.g Any failure to cooperate in an investigation.

12.2.1.h Każde niebezpieczne zachowanie lub zaniechanie podjęcia odpowiednich działań, powodujące niebezpieczną sytuację.

12.2.1.h Any unsafe act or failure to take reasonable measures, thus resulting in an unsafe situation.

12.2.1.i Niestosowanie się do poleceń w zakresie bezpieczeństwa oraz prawidłowego przebiegu *Zawodów,* wydawanych przez odpowiednią osobę oficjalną.

12.2.1.i Failure to follow the instructions of the relevant officials for the safe and orderly conduct of the *Event*.

12.2.1.j Niestosowanie się do Kodeksu *FIA* jazdy po *Torze* (*Załącznik L*).

12.2.1.j Failure to follow the *FIA* Code of driving conduct on *Circuits* (*Appendix* L).

12.2.1.k Wszelkie nieprzystojne zachowanie.

12.2.1.k Any Misconduct.

12.2.1.l Każde naruszenie zasad uczciwego postępowania w czasie *Zawodów*, niesportowe zachowanie lub próba wpłynięcia na wynik *Zawodów* w sposób sprzeczny z etyką sportową.

12.2.1.l Any infringement of the principles of fairness in *Competition*, behavior in an unsportsmanlike manner or attempt to influence the result of a *Competition* in a way that is contrary to sporting ethics.

12.2.1.m Każde publiczne nawoływanie do przemocy lub nienawiści.

12.2.1.m Any public incitement to violence or hatred.

12.2.1.n Wygłaszanie i eksponowanie oświadczeń lub komentarzy politycznych, religijnych i osobistych, w szczególności naruszających ogólną zasadę neutralności promowaną przez FIA w jej statucie, chyba że zostało to wcześniej zatwierdzone na piśmie przez FIA dla Zawodów Międzynarodowych lub przez odpowiedni *ASN* do Zawodów Krajowych będących w jego jurysdykcji.

12.2.1.n The general making and display of political, religious and personal statements or comments notably in violation of the general principle of neutrality promoted by the *FIA* under its Statutes, unless previously approved in writing by the *FIA* for *International Competitions*, or by the relevant *ASN* for *National Competitions* within their jurisdiction.

12.2.1.o Niezastosowanie się do zaleceń *FIA* dotyczących wyznaczenia i udziału osób podczas oficjalnych ceremonii w jakichkolwiek *Zawodach* zaliczanych do *Mistrzostw FIA*.

12.2.1.o Failure to comply with the instructions of the *FIA* regarding the appointment and participation of persons during official ceremonies at any *Competition* counting towards a *FIA Championship*.

12.2.1.p Posiadanie i/lub używanie *Produktów Pirotechnicznych* na Zawodach *FIA* przez *Uczestników* i osoby obecne, chyba że zostało to zatwierdzone na piśmie przez *FIA*.

ARTYKUŁ 12.3 KARY

12.3.1 Każde naruszenie niniejszego *MKS* i jego załączników, przepisów FIA jeśli mają zastosowanie, regulaminów krajowych lub jakiegokolwiek *Regulaminu Uzupełniającego*, popełnione przez *Organizatorów*, osoby oficjalne, *Zawodników*, *Kierowców*, *Uczestników*, innych posiadaczy licencji albo inną osobę lub organizację, będzie podlegać karze.

12.3.2 Kary lub grzywny mogą być nakładane przez ZSS i *ASN*, zgodnie ze wskazaniami niniejszych artykułów.

12.3.3 Decyzja ZSS staje się natychmiast obowiązująca według następujących zasad:

12.3.3.a Jeżeli *Zawodnik* odwołuje się, to poza poniżej wymienionymi przypadkami lub poza przypadkiem gdy zapowiedź odwołania została złożona po upływie obowiązującego terminu, kara zostanie zawieszona, w szczególności w celu podjęcia decyzji o zastosowaniu reguł *Handicapowych*, mających wpływ na udział w późniejszych *Zawodach*. Zawieszenie wynikające ze złożonego odwołania nie zezwala jednak na to, aby *Zawodnik* i *Kierowca* mogli wziąć udział w ceremonii rozdania nagród czy stanąć na podium, ani być umieszczonymi w *Końcowej Klasyfikacji* publikowanej na koniec zawodów na innym miejscu niż wynikałoby to z zastosowania kary. Prawa *Zawodnika* i *Kierowcy* zostaną przywrócone, jeżeli złożone przez nich odwołanie do organu apelacyjnego, zostanie uznane za słuszne, chyba, że nie jest to możliwe z powodu upływu czasu.

12.3.3.b Decyzja ZSS jest natychmiast obowiązująca, nawet w przypadku odwołania jeśli od tej decyzji nie przysługuje odwołanie zgodnie z zapisami Artykułu 12.3.4 lub gdy dotyczy ona:

- kwestii, w których skutek zawieszający może spowodować dalsze lub trwające problemy z bezpieczeństwem, w tym między innymi kwestie bezpieczeństwa *Samochodu*,
- każdego naruszenia Załącznika C,
- każdego naruszenia Załącznika S,
- każdego naruszenia Artykułów 12.2.1.b, 12.2.1.c, 12.2.1.e i 12.2.1.h lub właściwych przepisów krajowych,
- kwestii nieprawidłowości w Zgłoszeniu *Zawodnika* zgłaszającego się do *Zawodów*,
- kwestii związanych z reklamą na Samochodach (Artykuł 10.6 powyżej), lub

12.2.1.p The possession and/or use of *Pyrotechnics Products* at *FIA* Competitions by the *Participants* and attendees unless authorised in writing by the *FIA*.

ARTICLE 12.3 PENALTIES

12.3.1 Any breach of the *Code*, of the regulations of the *FIA* if appropriate, of the national rules, or of any *Supplementary Regulations* committed by any *Organiser*, official, *Competitor*, *Driver*, *Participant*, other licence-holder, or other person or organisation may be penalised.

12.3.2 Penalties may be inflicted by the stewards and *ASNs* as indicated in the following Articles.

12.3.3 The decisions of the stewards are immediately binding, subject to the following provisions:

12.3.3.a If a *Competitor* appeals, excluding the cases cited below and when the intention of appeal is submitted outside of the applicable deadline, the penalty will be suspended, in particular to determine the application of any *Handicap* rule having an influence on participation in a later *Competition*. The suspensive effect resulting from the appeal does not allow the *Competitor* and the *Driver* to take part in the prize-giving or the podium ceremony, nor to appear in the *Final Classifications* published at the end of the *Competition*, in any place other than that resulting from the application of the penalty. The rights of the *Competitor* and of the *Driver* will be re-established if they win their appeal before the appeal courts, unless this is not possible due to the passage of time.

12.3.3.b The decision of the stewards becomes immediately binding even in the event of an appeal, if it concerns a decision that is not subject to appeal pursuant to Article 12.3.4 below or if it concerns:

- issues where the suspensive effect is likely to cause a further or ongoing safety issue, including but not limited to matters of *Automobile* safety,
- any breach of the *Appendix C*,
- any breach of the *Appendix S*,
- any breach of Articles 12.2.1.b, 12.2.1.c, 12.2.1.e and 12.2.1.h or any equivalent national regulations,
- questions of irregularity of Entry by a Competitor entering a Competition,
- questions in connection with advertising on Automobiles (Article 10.6 above), or

- kiedy, w trakcie trwania Zawodów, następuje kolejne naruszenie, uzasadniające Dyskwalifikację tego samego Zawodnika.

- when, in the course of the same Competition, a further breach is committed justifying the Disqualification of the same Competitor.

12.3.3.c Od decyzji ZSS dotyczącej zawieszenia kary bądź nie zawieszenia kary (Artykuły 12.3.3.a i 12.3.3.b) nie przysługuje odwołanie do krajowego trybunału apelacyjnego lub międzynarodowego trybunału apelacyjnego.

12.3.3.c The decision of the stewards as to whether or not the penalty should be suspended (Articles 12.3.3.a and 12.3.3.b) is not subject to appeal before the national court of appeal or the international court of appeal.

12.3.4 Od niektórych decyzji nie można złożyć odwołania. Dotyczy to decyzji o nałożeniu kary przejazdu przez depo oraz kary stop and go, jak również innych kar określonych w stosownych regulaminach sportowych jako nie podlegających odwoływaniu.

12.3.4 Certain decisions are not subject to appeal. These include decisions to impose a drive-through penalty, a stop-and-go penalty, or other penalties as specified in the applicable sporting regulations as not being susceptible to appeal.

12.3.5 Ponadto, niezależnie od przepisów zawartych w niniejszych *Artykułach*, władza dochodzeniowa *FIA* może na podstawie propozycji i raportu obserwatora *FIA*, wspólnego raportu dwóch międzynarodowych członków ZSS wyznaczonych przez *FIA* lub z własnej inicjatywy w związku z Regulaminem Dyscyplinarnym i Prawnym *FIA*, wnioskować do Międzynarodowego Trybunału, (z wyjątkiem spraw opisanych w Artykule 11.9.6.a i 11.9.6.b), o nałożenie bezpośrednio jednej lub kilku kar, która zastąpi karę nałożoną przez ZSS na każdą z wyżej wymienionych stron.

12.3.5 As well as this and independently of the prescriptions of the following Articles, the prosecuting body of the *FIA* may upon the proposal and report of the *FIA* observer, upon the joint report of the two international stewards designated by the *FIA*, or on its own initiative in pursuance of the FIA Judicial and Disciplinary Rules, bring a matter before the International Tribunal (except for matters described under Article 11.9.6.a and 11.9.6.b) to have it directly inflict one or more penalties which will take the place of any penalty which the stewards may have pronounced on any one of the above-mentioned parties.

12.3.5.a Procedura postępowania przed Trybunałem Międzynarodowym opisana jest w Regulaminie Dyscyplinarnym i Prawnym *FIA*

12.3.5.a The procedure followed before the International Tribunal is described in the *FIA* Judicial and Disciplinary Rules.

12.3.5.b Jeżeli Trybunał Międzynarodowy orzeknie karę, możliwe jest odwołanie przed Międzynarodowym Trybunałem Apelacyjnym, a właściwy *ASN* nie może odmówić wprowadzania procedury odwołania na rzecz zainteresowanej strony.

12.3.5.b If the International Tribunal imposes a sanction, an appeal is possible before the International Court of Appeal and the *ASN* concerned cannot refuse to bring it on behalf of the party concerned.

ARTYKUŁ 12.4 SKALA KAR

ARTICLE 12.4 SCALE OF PENALTIES

12.4.1 Nakładane mogą być następujące kary:

12.4.1 Penalties may be inflicted as follows:

12.4.1.a ostrzeżenie;

12.4.1.a warning;

12.4.1.b upomnienie;

12.4.1.b reprimand (blame);

12.4.1.c grzywna;

12.4.1.c fine;

12.4.1.d obowiązek wykonania prac społecznie użytecznych;

12.4.1.d obligation to accomplish some work of public interest;

12.4.1.e odrzucenie lub anulowanie wyścigu, czasu okrążenia(-eń) kwalifikacyjnego(-ych) i treningowego(-ych) *Kierowcy;*

12.4.1.e disallowance or deletion of a *Driver*'s race, qualifying and practice lap time(s);

12.4.1.f przesunięcie w dół na polach startowych;

12.4.1.f drop of grid position(s);

12.4.1.g obowiązek dla *Kierowcy*, wystartowania do wyścigu z depo;

12.4.1.h kara czasowa

12.4.1.i kara dodatkowego(-ch) okrążenia (okrążęń)

12.4.1.j przesunięcie w dół w klasyfikacji *Konkurencji;*

12.4.1.k kara „drive-through";

12.4.1.l kara „stop and go" lub "stop and go" z określonym czasem postoju;

12.4.1.m *Dyskwalifikacja;*

12.4.1.n *Zawieszenie;*

12.4.1.o *Wykluczenie* (nie może być wymierzane przez ZSS).

12.4.1.p Zakaz (może być nałożony tylko przez Międzynarodowy Trybunał).

12.4.2 Kara czasowa oznacza karę wyrażoną w minutach i/lub sekundach.

12.4.3 Kary mogą być stosowane w kolejnych *Konkurencjach* tych samych *Mistrzostw*, pucharu, trofeum, challenge lub serii.

12.4.4 Każda z powyższych kar może być nałożona tylko po rozpatrzeniu dostępnego materiału dowodowego, a w przypadku trzech ostatnich wymienionych kar, strona musi zostać wezwana celem złożenia wyjaśnień, tak aby dać jej możliwość obrony.

12.4.5 We wszystkich *Mistrzostwach FIA*, pucharach, trofeach, challenge lub seriach, ZSS może zdecydować także o nałożeniu wymienionych poniżej kar: *Zawieszenia* w jednych lub kilku *Zawodach,* odebraniu punktów uzyskanych w *Mistrzostwach*, pucharze, challenge, trofeach, seriach.

12.4.5.a Oprócz wyjątkowych przypadków, punkty nie powinny być odbierane osobno *Kierowcy* i *Zawodnikowi*.

12.4.6 Kary wymienione w art. 12.4.1 oraz w powyższym art. 12.4.5 mogą być, w uzasadnionych przypadkach, stosowane łącznie lub nakładane w zawieszeniu.

12.4.7 Trybunał Międzynarodowy może ponadto orzec bezpośredni zakaz udziału lub odgrywania bezpośrednio lub pośrednio roli w *Zawodach*, *Imprezach (Event'ach)* lub *Mistrzostwach* organizowanych bezpośrednio lub pośrednio w imieniu lub przez *FIA* lub podlegającym regulaminom i decyzjom *FIA*.

12.4.1.g obligation for a *Driver* to start a race from the pit lane;

12.4.1.h time penalty;

12.4.1.i penalty lap(s);

12.4.1.j drop of place(s) in the classification of the *Competition*;

12.4.1.k drive-through penalty;

12.4.1.l stop-and-go or stop-and-go with a prescribed stop time;

12.4.1.m *Disqualification*;

12.4.1.n *Suspension*;

12.4.1.o *Exclusion* (may not be inflicted by the stewards).

12.4.1.p Ban (may only be inflicted by the International Tribunal).

12.4.2 Time penalty means a penalty expressed in minutes and/or seconds.

12.4.3 Penalties may be applied at subsequent *Competitions* of the same *Championship*, cup, trophy, challenge or series.

12.4.4 Any one of the above penalties can only be inflicted after consideration of the evidence available and, in case of one of the last three, the party concerned must be summoned to give them the opportunity of presenting their defence.

12.4.5 For all the *FIA Championships*, cups, challenges, trophies or series, the stewards may also decide to impose the following penalties: *Suspension* for one or more *Competitions*, withdrawal of points for the *Championship*, cup, challenge, trophy, series.

12.4.5.a Points should not be deducted separately from *Drivers* and *Competitors*, save in exceptional circumstances.

12.4.6 The penalties referred to in Articles 12.4.1 and 12.4.5 above may, where appropriate, be cumulated or applied with suspension of sentence.

12.4.7 The International Tribunal may also directly impose bans on taking part or exercising a role, directly or indirectly, in *Competitions*, *Events* or *Championships* organised directly or indirectly on behalf of or by the *FIA*, or subject to the regulations and decisions of the *FIA*.

ARTYKUŁ 12.5 GRZYWNY

12.5.1 Grzywna może zostać nałożona na *Zawodników* jak również *Kierowców*, *Pasażerów*, osoby lub organizację o których mowa w Artykule 12.3.1 *MKS*, którzy nie zastosują się do wymogów któregokolwiek z regulaminów lub zaleceń osób oficjalnych *Zawodów*.

12.5.2 O nałożeniu grzywny decyduje *ASN* lub ZSS.

12.5.3 W przypadku nakładania grzywien przez ZSS jej kwota nie może przekraczać pewnej sumy, która jest corocznie ustalana przez *FIA*.

ARTYKUŁ 12.6 MAKSYMALNA WYSOKOŚĆ GRZYWNY NAKŁADANEJ PRZEZ ZSS

Maksymalna wysokość grzywny wynosi 250.000 EUR (dwieście pięćdziesiąt tysięcy euro) za wyjątkiem *Zawodów* wymienionych poniżej:

- Mistrzostwa Świata FIA Formuły 1: 1,000,000 EUR (jeden milion euro),
- Mistrzostwa Świata FIA (poza Mistrzostwami Świata FIA Formuły 1): 750,000 EUR (siedemset pięćdziesiąt tysięcy euro),
- Mistrzostwa, puchar, trofeum, challenge lub seria FIA (poza Mistrzostwami Świata FIA): 500,000 EUR (pięćset tysięcy euro).

ARTYKUŁ 12.7 ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA PŁATNOŚĆ GRZYWIEN

Zawodnik jest odpowiedzialny za płatność wszystkich grzywien nałożonych na jego *Kierowców*, pomocników, pasażerów, etc.

ARTYKUŁ 12.8 ZASADY DOTYCZĄCE WPŁACANIA GRZYWNY

12.8.1 Grzywny muszą zostać wpłacone, w rozumieniu każdej formy płatności, także elektronicznej, w ciągu czterdziestu ośmiu godzin od momentu ich nałożenia.
12.8.2 Każda zwłoka we wniesieniu opłaty może spowodować *Zawieszenie*, co najmniej do chwili uregulowania płatności.

ARTICLE 12.5 FINES

12.5.1 A fine may be inflicted on any *Competitor* and also on any *Driver*, *Passenger*, person or organisation as mentioned in Article 12.3.1 of the *Code* who does not comply with the requirements of any regulations or with any instruction of the officials of the *Event*.

12.5.2 The infliction of a fine may be ordered by an *ASN* or by the stewards.

12.5.3 When these fines are inflicted by the stewards, they may not exceed a certain sum, which will be set each year by the *FIA*.

ARTICLE 12.6 MAXIMUM FINE GIVEN BY THE STEWARDS

The maximum fine that shall be inflicted is 250,000 euros (two hundred and fifty thousand euros) except for the *Competitions* listed below:

- FIA Formula One World Championship: 1,000,000 euros (one million euros),
- FIA World Championship (except the FIA Formula One World Championship): 750,000 euros (seven hundred and fifty thousand euros),
- FIA Championship, cup, trophy, challenge or series (except the FIA World Championships): 500,000 euros (five hundred thousand euros).

ARTICLE 12.7 LIABILITY TO PAY FINES

A *Competitor* shall be responsible for the payment of any fine inflicted on their *Drivers*, assistants, passengers, etc.

ARTICLE 12.8 PAYMENT OF FINES

12.8.1 Fines shall be paid within forty-eight hours of their notification by means of any mode of payment, electronic included.

12.8.2 Any delay in making payment may entail *Suspension* during the period a fine remains unpaid.

12.8.3 Grzywny nałożone podczas *Zawodów* muszą być wpłacone jak określono poniżej:

12.8.3 Fines inflicted during a *Competition* must be paid as follows:

Grzywny nałożone podczas	**Beneficjent**	**Fines inflicted during**	**Recipient**
Zawodów FIA – Mistrzostwa, puchar, challenge, trofeum lub seria	*FIA*	An *FIA Championship*, cup, challenge, trophy or series *Competition*	*FIA*
Zawodów serii międzynarodowej	*ASN* organizatora międzynarodowej serii	International series *Competition*	*Parent ASN* of the international series
Zawodów przeprowadzanych na terytorium kilku ASN	*ASN*, który zarejestrował *Zawody* w Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym	*Competition* run over the territory of several countries	*ASN* which registered the *Competition* on the International Sporting Calendar
Zawodów Mistrzostw Stefy	*ASN* organizujący *Zawody* Mistrzostw Strefy	Zone *Championship Competition*	*ASN* organising the zone *Competition*
Zawodów Mistrzostw Krajowych	*ASN* nadzorujący/organizujący *Mistrzostwa Krajowe*	A *National Championship Competition*	*ASN* governing/organising the *National Championship*
Zawodów Krajowych	*ASN* nadzorujący/organizujący *Zawody Krajowe*	A *National Competition*	*ASN* governing/organising the *National Competition*

ARTYKUŁ 12.9 *DYSKWALIFIKACJA*

12.9.1 *Dyskwalifikacja* może zostać ogłoszona przez ZSS.

12.9.2 *Dyskwalifikacja* powoduje przepadek kwoty wpisowego do *Zawodów*, które przechodzi na rzecz *Organizatora*.

ARTYKUŁ 12.10 *ZAWIESZENIE*

12.10.1 Prócz przypadków przewidzianych w niniejszym *MKS-ie* oraz Regulaminie Dyscyplinarnym i Prawnym *FIA*, *Zawieszenie* w przypadkach poważnego wykroczenia może zostać orzeczone także przez *ASN*.

12.10.2 Tak długo jak kara *Zawieszenia* utrzymuje się w mocy, powoduje ona utratę prawa udziału w jakimkolwiek charakterze w *Zawodach* organizowanych na terenie ASN-u, który je orzekł lub na terytoriach wszystkich krajów poddanych władzy *FIA*, w zależności od tego czy *Zawieszenie* jest krajowe czy też międzynarodowe.

12.10.3 *Zawieszenie* powoduje również unieważnienie wszystkich wcześniej dokonanych zgłoszeń do *Zawodów*, które odbywają się w okresie zawieszenia i przepadek wniesionego do nich *Wpisowego*.

ARTYKUŁ 12.11 *ZAWIESZENIE* TYMCZASOWE

12.11.1 Jeżeli ochrona uczestników *Zawodów* organizowanych pod egidą FIA wymaga ze względów

ARTICLE 12.9 *DISQUALIFICATION*

12.9.1 A sentence of *Disqualification* may be pronounced by the stewards.

12.9.2 *Disqualification* from an entire *Competition* entails the loss of the *Entry* fee, which shall accrue to the *Organisers*.

ARTICLE 12.10 *SUSPENSION*

12.10.1 In addition to that provided for in the *Code* and in the *FIA* Judicial and Disciplinary Rules, a sentence of *Suspension* may also be pronounced by an *ASN*, and shall be reserved for grave offences.

12.10.2 A sentence of *Suspension*, for as long as it remains in force, shall entail the loss of any right to take part in any capacity whatsoever in any *Competition* held within the territory of the *ASN* which has pronounced such sentence or within the territories of any country in which the authority of the *FIA* is recognised, according to whether such *Suspension* is national or international.

12.10.3 *Suspension* shall also render null and void any previous *Entry* made for any *Competition* which may take place during the term of such *Suspension* and shall also entail the forfeiture of the fee payable for any such *Entry*.

ARTICLE 12.11 PROVISIONAL *SUSPENSION*

12.11.1 If the protection of the participants in a *Competition* organised under the aegis of the *FIA* so

porządku publicznego lub w interesie sportu samochodowego, Trybunał Międzynarodowy może, na wniosek Prezydenta *FIA*, zawiesić tymczasowo każde zezwolenie, *Licencję* lub zgodę wydane przez *FIA* w ramach wyścigu, *Zawodów* lub każdego innego wydarzenia organizowanego przez *FIA*. Środek ten nie może być stosowany dłużej niż przez 3 miesiące i może być ponawiany jeden raz.

12.11.2 Każde tymczasowe *Zawieszenie* musi być zastosowane z przestrzeganiem postanowień Regulaminu Dyscyplinarnego i Prawnego *FIA*.

12.11.3 Osoba, której zawieszono tymczasowo zezwolenie, *Licencję* lub zgodę musi powstrzymać się od każdego działania mającego na celu uniknięcie skutków *Zawieszenia*.

ARTYKUŁ 12.12 COFNIĘCIE *LICENCJI*

12.12.1 *Zawieszenie* krajowe

12.11.1.a Każdy *Zawodnik* lub *Kierowca* zawieszony w prawach na terytorium danego kraju musi zwrócić swoją licencję do właściwego *ASN-u*, który w sposób widoczny oznaczy ją słowami „Nieważna w… (nazwa kraju)".

12.12.1.b Po upływie okresu krajowego zawieszenia, oznakowana *Licencja* zostanie wymieniona na nową.

12.12.2 *Zawieszenie* Międzynarodowe

Każdy *Zawodnik* lub *Kierowca* zawieszony międzynarodowo musi zwrócić swoją *Licencję* do swojego *ASN-u* i nie może jej odzyskać do końca okresu międzynarodowego *Zawieszenia*.

12.12.3 W obu przypadkach, każda zwłoka w dostarczeniu *Licencji* do *ASN* będzie doliczona do okresu *Zawieszenia*.

ARTYKUŁ 12.13 SKUTKI *ZAWIESZENIA*

12.13.1 *Zawieszenie* wydane przez *ASN* jest ograniczone w skutkach do terytorium tego *ASN-u*.

12.13.2 Jeśli jednak *ASN* żąda międzynarodowego uznania wydanego przez siebie *Zawieszenia*, nałożonego na jakiegokolwiek posiadacza jego licencji (*Zawodników, Kierowców,* osoby oficjalne, *Organizatorów,* itp.) musi bezzwłocznie powiadomić o powyższym Sekretariat *FIA*, załączając 1) kopię decyzji nakładającej zawieszenie (w jednym z oficjalnych języków FIA), 2) dowód powiadomienia ukaranej strony o decyzji oraz 3) informację, czy decyzja jest ostateczna i wiążąca w odniesieniu do danego ASN. Po otrzymaniu wszystkich tych informacji FIA powiadomi wszystkie pozostałe *ASN-y*. *Zawieszenie* musi zostać natychmiast odnotowane przez każdą *ASN* i konsekwentnie wprowadzone w życie.

requires, for reasons of public order or in the interest of motor sport, the International Tribunal may, at the request of the *FIA* President, provisionally suspend in particular any authorisation, *Licence* or approval issued by the *FIA*, within the framework of a race, *Competition* or other event organised by the *FIA*. This measure cannot exceed a period of three months, renewable once.

12.11.2 Any provisional *Suspension* must be pronounced in accordance with the *FIA* Judicial and Disciplinary Rules.

12.11.3 The person who has had his authorisation, *Licence* or approval provisionally suspended must abstain from any act that is liable to circumvent the measure of *Suspension*.

ARTICLE 12.12 WITHDRAWAL OF *LICENCE*

12.12.1 National *Suspension*

12.11.1.a Any *Competitor* or *Driver* who is suspended nationally shall hand back their *Licence* to their *ASN*, which will clearly mark thereon, by means of a heavy stamp, the words "Not valid for [name of country]".

12.12.1.b Upon expiry of the period of national *Suspension*, the marked *Licence* will be exchanged for a clean *Licence*.

12.12.2 International *Suspension*

Any *Competitor* or *Driver* who is suspended internationally shall hand back their *Licence* to their *ASN* which shall not return it to them until the period of international *Suspension* has expired.

12.12.3 In both the above cases, any delay in handing back the *Licence* to the *ASN* shall be added to the term of *Suspension*.

ARTICLE 12.13 EFFECTS OF *SUSPENSION*

12.13.1 A sentence of *Suspension* pronounced by an *ASN* shall apply only within the territory of that *ASN*.

12.13.2 If, however, the *ASN* wishes the sentence of a *Suspension* pronounced against any of its licence-holders (*Competitors*, *Drivers*, officials, *Organisers*, etc.) to be recognised internationally, it shall notify its wish without delay to the Secretariat of the *FIA* including 1) a copy of the decision imposing the *Suspension* (in one of the *FIA's* official languages), 2) proof of notification of the decision to the sanctioned party, and 3) information on whether the decision is final and binding in respect of the relevant *ASN*. After receipt of all this information, the *FIA* will inform all other *ASNs*. The sentence of *Suspension* shall be noted by each *ASN* immediately, and the consequent restriction will thereby come into force.

12.13.3 Rozszerzenie *Zawieszenia* na wszystkie *ASN-y* będzie opublikowane na stronie internetowej www.fia.com.

12.13.3 The recognition of this *Suspension* by all *ASNs* will be posted on the website www.fia.com.

ARTYKUŁ 12.14 *WYKLUCZENIE*

ARTICLE 12.14 *EXCLUSION*

12.14.1 Prócz przypadków przewidzianych w Regulaminie Dyscyplinarnym i Prawnym *FIA*, *Wykluczenie* może być wydane tylko przez *ASN* i stosowane w przypadkach szczególnych wykroczeń.

12.14.1 Except in the cases provided for in the *FIA* Judicial and Disciplinary Rules, a sentence of *Exclusion* can be pronounced only by an *ASN*, and will be reserved for offences of exceptional gravity.

12.14.2 *Wykluczenie* z założenia zawsze uważane jest za międzynarodowe. Odnotowywane jest przez wszystkie *ASN y* i rejestrowane przez nie zgodnie z warunkami *Zawieszenia* międzynarodowego.

12.14.2 A sentence of *Exclusion* shall always be international in nature. It shall be notified to all the *ASNs*, and be registered by them according to the conditions of international *Suspension*.

ARTYKUŁ 12.15 POWIADAMIANIE MIĘDZYNARODOWYCH FEDERACJI SPORTOWYCH O KARACH

ARTICLE 12.15 NOTIFICATIONS OF PENALTIES TO INTERNATIONAL SPORTING FEDERATIONS

12.15.1 O *Zawieszeniu* o zasięgu międzynarodowym i o *Wykluczeniu*, powiadomione zostaną te Międzynarodowe Federacje Sportowe wskazane przez *FIA*, które na zasadzie wzajemności zobowiązały się przestrzegać kary nałożonej przez *FIA*.

12.15.1 A *Suspension*, when applicable internationally, and an *Exclusion* will be communicated to those International Federations designated by the *FIA* which have agreed to apply, on a reciprocal basis, the penalties inflicted by the *FIA*.

12.15.2 Każde *Zawieszenie* lub *Wykluczenie*, o których *FIA* zostanie powiadomiona przez te Federacje, będzie przestrzegane w takim samym zakresie przez *FIA*.

12.15.2 Any *Suspension* or *Exclusion* made known to the *FIA* by these Federations will be enforced to the same extent by the *FIA*.

ARTYKUŁ 12.16 OKREŚLENIE POWODÓW *ZAWIESZENIA* LUB *WYKLUCZENIA*

ARTICLE 12.16 STATEMENT OF REASONS FOR *SUSPENSION* OR *EXCLUSION*

Powiadamiając o *Zawieszeniu* lub *Wykluczeniu* osobę na którą nałożona została kara oraz powiadamiając Sekretariat *FIA*, *ASN* musi podać powody nałożenia powyższej kary.

In notifying sentences of *Suspension* or *Exclusion* to the person upon whom sentence is passed and to the Secretariat of the *FIA*, it shall be necessary for an *ASN* to give its reasons for inflicting such penalty.

ARTYKUŁ 12.17 *ZAWIESZENIE* LUB *WYKLUCZENIE* SAMOCHODU

ARTICLE 12.17 *SUSPENSION* OR *EXCLUSION* OF AN *AUTOMOBILE*

Zawieszenie lub *Wykluczenie* może zostać nałożone albo na konkretny *Samochód* albo na markę *Samochodów*.

A sentence of *Suspension* or *Exclusion* may be pronounced on either a particular *Automobile* or on a make of *Automobile*.

ARTYKUŁ 12.18 UTRATA NAGRÓD

ARTICLE 12.18 LOSS OF AWARDS

Każdy *Zawodnik* zdyskwalifikowany, zawieszony lub wykluczony podczas *Zawodów*, traci prawo do jakichkolwiek nagród przyznanych w tych *Zawodach*.

Any *Competitor* disqualified, suspended or excluded during a *Competition* will lose the right to obtain any of the awards assigned to the said *Competition*.

ARTYKUŁ 12.19 POPRAWKI W KLASYFIKACJI I NAGRODACH

ARTICLE 12.19 AMENDMENT TO THE CLASSIFICATION AND AWARDS

W przypadku *Dyskwalifikacji* lub *Zawieszenia Zawodnika* podczas *Zawodów, ZSS* ogłasza pojawiające się zmiany w klasyfikacji i przydziale nagród oraz decyzje czy *Zawodnik* następny w kolejności po ukaranym może zająć jego miejsce.

In case of *Disqualification* or *Suspension* of a *Competitor* during a *Competition*, the stewards shall declare the resulting amendment in the placings and awards, and they shall decide whether the next *Competitor* should be moved up in the classification.

ARTYKUŁ 12.20 OGŁASZANIE KAR

12.20.1 *FIA* i każdy zainteresowany *ASN* ma prawo ogłosić karę lub wydać w sprawie kary oświadczenie, zawierające nazwisko ukaranej osoby, ukarany *Samochód* lub ukaraną markę *Samochodów*.

12.20.2 Osoby wymienione w takiej informacji nie mają prawa podejmowania działań prawnych przeciwko *FIA* lub *ASN*, ani przeciwko osobie publikującej informacje, bez przesądzania prawa do odwołania się.

ARTICLE 12.20 PUBLICATION OF PENALTIES

12.20.1 The *FIA* or any *ASN* concerned shall have the right to publish or to have published a declaration stating that it has penalised any person, *Automobile*, or make of *Automobile*.

12.20.2 Without prejudice to any right to appeal any decision persons referred to in such declaration shall have no right of legal action against the *FIA*, or the *ASN*, or against any person publishing the said declaration.

ARTYKUŁ 12.21 UMORZENIE KARY

ASN ma prawo umorzyć pozostający, niezrealizowany okres na, który została nałożona kara *Zawieszenia* lub cofnąć decyzję o *Wykluczeniu* na określonych przez siebie warunkach i pod warunkiem, że kara ta została zastosowana przez ten *ASN*.

ARTICLE 12.21 REMISSION OF SENTENCE

An *ASN* shall have the right to remit the unexpired period of a sentence of *Suspension* or to lift an *Exclusion* under the conditions which it may determine and provided that such penalty has been originally imposed by this *ASN*.

ARTYKUŁ 13. PROTESTY (PROTESTS)

ARTYKUŁ 13.1 PRAWO DO PROTESTU

13.1.1 Prawo do protestu przysługuje wyłącznie *Zawodnikowi*.

13.1.2 Kilku *Zawodników* nie może składać jednego, wspólnego protestu.

13.1.3 *Zawodnik* pragnący złożyć protest w stosunku do więcej niż jednego *Zawodnika*, musi złożyć tyle protestów, ilu *Zawodników* uwikłanych jest w tę sprawę.

ARTICLE 13.1 RIGHT TO PROTEST

13.1.1 The right to protest lies only with a *Competitor*.

13.1.2 Several *Competitors* cannot lodge a joint protest.

13.1.3 A *Competitor* wishing to protest against more than one fellow *Competitor* must lodge as many protests as there are *Competitors* involved in the action concerned.

ARTYKUŁ 13.2 PRZEDMIOT PROTESTU

13.2.1 Protest może być złożony przeciwko:

- *Zgłoszeniu* Zawodnika lub *Kierowcy*,
- długości *Trasy*,
- *Handicap'owi*,
- składowi biegu lub finału,
- każdej przypuszczalnej pomyłce, nieprawidłowości lub naruszeniu regulaminów podczas *Zawodów*,
- przypuszczalnej niezgodności *Samochodów* z regulaminami,
- *Klasyfikacji* Prowizorycznej opublikowanej na koniec *Zawodów*.

ARTICLE 13.2 SUBJECT OF A PROTEST

13.2.1 A protest can be filed against:

- the *Entry* of a *Competitor* or *Driver*,
- the length of the *Course*,
- a *Handicap*,
- the make-up of a heat or final,
- any alleged error, irregularity or breach of the regulations occurring during a *Competition*,
- the alleged non-compliance of *Automobiles* with the regulations, or
- the *Provisional Classification* established at the end of the *Competition*.

ARTYKUŁ 13.3 LIMIT CZASOWY NA ZŁOŻENIE PROTESTU

ARTICLE 13.3 PROTEST TIME LIMIT

Protest przeciwko	Limit czasowy	Protest against	Time limit
13.3.1 *Zgłoszeniu Zawodnika lub Kierowcy*	Nie później niż dwie godziny po terminie zakończenia Badania Kontrolnego Samochodów przed Zawodami.	**13.3.1** *Entry* of a *Competitor* or *Driver*	No later than two hours after the closing time for the pre-event scrutineering of the *Automobiles*.
13.3.2 Długości *Trasy*		**13.3.2** Length of the *Course*	
13.3.3 *Handicapowi*	Nie później niż jedną godzinę przed startem Zawodów lub jak określono w odpowiednim regulaminie sportowym lub Regulaminie Uzupełniającym.	**13.3.3** *Handicap*	No later than one hour before the start of the *Competition* or as specified in the applicable sporting regulations or *Supplementary Regulations*.
13.3.4 Składowi biegu lub finału	Nie później niż trzydzieści minut po publikacji składu biegu lub finału, chyba że stwierdzono inaczej w odpowiednim regulaminie sportowym lub *Regulaminie Uzupełniającym*.	**13.3.4** Make up of a heat or final	No later than thirty minutes after the publication of the make-up of a heat or final, unless specified otherwise in the applicable sporting regulations or *Supplementary Regulations*.
13.3.5 Każdej przypuszczalnej pomyłce, nieprawidłowości lub naruszeniu regulaminów podczas *Zawodów*	Nie później niż trzydzieści minut po publikacji *Klasyfikacji Prowizorycznej*, za wyjątkiem: • przypadków, w których ZSS uzna, że spełnienie tego warunku było fizycznie niemożliwe • w przypadku problemów technicznych związanych z tablicą ogłoszeń (Artykuł 11.9.4 MKS), lub • gdy postanowiono inaczej w odpowiednich regulaminach sportowych lub *Regulaminie Uzupełniającym*.	**13.3.5** Any alleged error, irregularity or breach of the regulations occurring during a *Competition*	No later than thirty minutes after the publication of the *Provisional Classification*, except: • in circumstances where the stewards consider that compliance with the thirty-minute deadline would be impossible, • in the event of technical issues related to the notice board (Article 11.9.4 of the *Code*), or • unless specified otherwise in the applicable sporting regulations or *Supplementary Regulations*.
13.3.6 Przypuszczalnej niezgodności *Samochodów* z regulaminami		**13.3.6** Protests referring to the alleged non-compliance of *Automobiles* with the regulations	
13.3.7 *Klasyfikacji* opublikowanej na koniec *Zawodów*		**13.3.7** Classification established at the end of the *Competition*	

ARTYKUŁ 13.4 WNIESIENIE PROTESTU

13.4.1 Każdy protest musi być wniesiony w formie pisemnej i musi określać:

- przepis do którego się odnosi,
- zarzuty strony wnoszącej protest, i

ARTICLE 13.4 LODGING OF PROTEST

13.4.1 Any protest shall be in writing and must specify:

- the relevant regulations,
- the concerns of the protesting party, and

- przeciwko komu protest jest wnoszony, jeżeli dotyczy.

W przypadku gdy sprawa dotyczy wielu Zawodników, osobny protest musi być złożony przeciwko każdemu z nich.

W przypadku gdy sprawa dotyczy kilku samochodów jednego Zawodnika, osobny protest musi być złożony przeciwko każdemu z nich.

13.4.2 Każdy protest musi być złożony wraz z depozytem, którego wysokość będzie corocznie ustalana przez ASN kraju, w którym podejmowana będzie decyzja, lub przez:

- *Macierzysty ASN dla* międzynarodowych serii;
- *ASN* organizujący Mistrzostwa *Narodowe*, jeżeli *Zawody* są organizowane zgodnie z art. 2.4.4.c lub 2.4.4.e *MKS*; lub
- FIA dla Mistrzostw, pucharów, trofeów, challeng'ów lub serii ustanowionych przez FIA.

i musi być określona w regulaminie sportowym lub Regulaminie Uzupełniającym *Zawodów*. Ten depozyt może zostać zwrócony tylko w przypadku gdy protest zostanie uznany, chyba że sprawiedliwe jest podjęcie innej decyzji.

13.4.3 W przypadku protestów odnoszących się do zarzucanej niezgodności *Samochodów* z przepisami, a wymagających rozbiórki i ponownego złożenia jednoznacznie określonych części (podzespołów) *Samochodu,* dodatkowy depozyt może być określony przez ZSS na wniosek delegata technicznego *FIA* (o ile został ustanowiony) lub kierownika badania technicznego. Taki depozyt musi być wpłacony przez protestującego w ciągu godziny od przekazania takiej informacji przez ZSS (lub w przypadku gdy będzie to właściwe, w takim czasie na jaki ZSS wyrazi zgodę), w przeciwnym przypadku protest będzie uznany za niedopuszczalny.

- against whom the protest is lodged, when relevant.

Where multiple *Competitors* are concerned, a separate protest must be filed against each *Competitor* concerned.

Where multiple *Automobiles* of a same *Competitor* are concerned, a separate protest must be filed for each *Automobile* concerned.

13.4.2 Each protest must be accompanied by a deposit, the amount of which shall be set annually by the *ASN* of the country in which that decision will be given or, if applicable:

- the *Parent ASN* of the international series;
- the *ASN* organising the *National Championship* if the *Competition* is organised in accordance with Article 2.4.4.c or 2.4.4.e of the *Code*; or
- by the *FIA* for its *Championships*, cups, trophies, challenges or series,

and specified in the sporting regulations or Supplementary Regulations of the *Competition*. This deposit may only be returned if the protest is upheld, unless fairness requires otherwise.

13.4.3 In the case of protests referring to the alleged non-compliance of *Automobiles* with the regulations and requiring the dismantling and re-assembly of clearly defined parts of an *Automobile*, an additional deposit may be specified by the stewards on a proposal from the *FIA* technical delegate (if appointed) or the chief scrutineer. This additional deposit must be paid by the protester within one hour upon notification of the stewards (or, where appropriate, within such timeframe as agreed by them) otherwise, the protest will be deemed inadmissible.

13.4.4 Depozyt związany z protestem musi być wpłacony jak następuje:

13.4.4 Protest deposits must be paid as follows:

Protest złożony podczas:	**Beneficjent:**	**Protest lodged during**	**Recipient**
Zawodów FIA – Mistrzostwa, puchar, challenge, trofeum lub seria	*FIA*	An *FIA Championship*, cup, challenge, trophy or series *Competition*	*FIA*
Zawodów serii międzynarodowej	*ASN* organizatora międzynarodowej serii	International series *Competition*	*Parent ASN* of the international series
Zawodów przeprowadzanych na terytorium kilku ASN	*ASN*, który zarejestrował *Zawody* w Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym	*Competition* run over the territory of several countries	*ASN* which registered the *Competition* on the International Sporting Calendar
Zawodów Mistrzostw Stefy	*ASN* organizujący *Zawody* Mistrzostw Strefy	Zone *Championship Competition*	*ASN* organising the zone *Competition*
Zawodów Mistrzostw Krajowych	*ASN* nadzorujący/organizujący *Mistrzostwa Krajowe*	A *National Championship Competition*	*ASN* governing/organising the *National Championship*
Zawodów Krajowych	*ASN* nadzorujący/organizujący *Zawody Krajowe*	A *National Competition*	*ASN* governing/organising the *National Competition*

ARTYKUŁ 13.5 ADRESAT PROTESTU

13.5.1 Protesty mające miejsce na *Zawodach* muszą być adresowane do osoby przewodniczącej ZSS.

13.5.2 Powinny one być złożone do dyrektora zawodów lub jego asystenta, jeśli taki istnieje. W przypadku nieobecności dyrektora zawodów lub jego asystenta, protesty muszą być złożone do osoby przewodniczącej ZSS.

13.5.3 Jeżeli badanie kontrolne będzie przeprowadzone w innym kraju niż kraj *Organizatora*, każda osoba oficjalna ASN-u kraju organizatora, jest uprawniona do przyjęcia protestu i przekazania go tak szybko jak jest to możliwe do ZSS, wraz ze swoją opinią jeżeli uzna, że taka opinia jest potrzebna.

13.5.4 Fakt otrzymania protestu powinien być potwierdzony na piśmie, z podaniem czasu wpłynięcia.

ARTICLE 13.5 TO WHOM ADDRESSED

13.5.1 Protests arising out of a *Competition* shall be addressed to the chairperson of the stewards.

13.5.2 They shall be delivered to the clerk of the *Course* or their assistant if such exists. In the absence of the clerk of the *Course* or of his assistant, such protests should be delivered to the chairperson of the stewards.

13.5.3 Should scrutineering take place in another country than that of the *Organiser*, any official from the *ASN* of this other country is entitled to accept the protest and forward it as soon as possible to the stewards, together with their justified opinion if they deem it necessary.

13.5.4 Receipt of the protest shall be acknowledged in writing, with the time of receipt noted.

ARTYKUŁ 13.6 PRZESŁUCHANIE

13.6.1 Przesłuchanie protestującego i wszystkich zaangażowanych stron musi odbywać się po złożeniu protestu tak szybko jak to jest możliwe.

13.6.2 Zaangażowane strony muszą zostać wezwane do uczestnictwa w przesłuchaniu i mogą towarzyszyć im świadkowie.

ARTICLE 13.6 HEARING

13.6.1 The hearing of the protester and of all parties concerned by the protest shall take place as soon as possible after the protest has been lodged.

13.6.2 The parties concerned shall be summoned to appear at the hearing, and may be accompanied by witnesses.

13.6.3 ZSS musi się upewnić czy wszystkie zainteresowane osoby osobiście otrzymały wezwania.

13.6.3 The stewards must ensure that the summons has been personally received by all parties concerned.

13.6.4 W przypadku nieobecności strony zainteresowanej lub jej świadków, wyrok może być wydany zaocznie.

13.6.4 In the absence of any party concerned or of their witnesses, judgement may be made by default.

13.6.5 Jeśli wyrok nie może zapaść bezpośrednio po przesłuchaniu zainteresowanych, strony muszą zostać poinformowane o miejscu i czasie wydania orzeczenia.

13.6.5 If judgement cannot be given immediately after the hearing of the parties concerned, they must be advised of the place and time at which the decision will be given.

ARTYKUŁ 13.7 PROTESTY NIEDOPUSZCZALNE

13.7.1 Protesty dotyczące decyzji podejmowanych przez jakichkolwiek sędziów faktu, podjętych w czasie wypełniania przez nich obowiązków, nie będą przyjmowane.

ARTICLE 13.7 INADMISSIBLE PROTEST

13.7.1 Protests against decisions made by any judges of fact in the exercise of their duties will not be admitted.

13.7.2 Decyzje podejmowane przez tych sędziów są ostateczne, pod warunkiem, że nie zostały uchylone przez ZSS, jednakże same w sobie nie maja wpływu na ustalanie klasyfikacji, ponieważ nie mają one wpływu na warunki w jakich *Zawodnik* ukończył *Trasę*.

13.7.2 The decisions of these judges are final unless such decision is overruled by the stewards, but they shall not in themselves constitute the classification, because they have taken no account of the conditions under which the *Competitors* have completed the *Course*.

13.7.3 Pojedynczy protest w stosunku do więcej niż jednego *Zawodnika*, nie będzie przyjmowany.

13.7.3 A single protest against more than one *Competitor* will not be accepted.

13.7.4 Pojedynczy protest złożony wspólnie przez kliku *Zawodników* nie będzie przyjmowany.

13.7.4 A protest lodged jointly by several *Competitors* will not be accepted.

ARTYKUŁ 13.8 OGŁOSZENIE KLASYFIKACJI I ROZDANIE NAGRÓD

13.8.1 Nagroda zdobyta przez *Zawodnika*, przeciwko któremu został wniesiony protest, musi być zatrzymana do momentu podjęcia ostatecznych decyzji w sprawie protestu.

ARTICLE 13.8 PUBLICATION OF THE AWARDS AND PRIZEGIVING

13.8.1 A prize won by a *Competitor* against whom a protest has been lodged must be withheld until a decision has been reached on the subject of the protest.

13.8.2 Ponadto protest, w wyniku, którego może ulec zmianie klasyfikacja *Zawodów*, zmusza *Organizatorów* do ogłoszenia wyłącznie *Klasyfikacji Prowizorycznej* i zatrzymania nagród aż do ogłoszenia ostatecznego orzeczenia, włączając w to odwołania.

13.8.2 Moreover, in the event of any protest being lodged whose outcome might modify the classification of the *Competition*, the *Organisers* shall only publish a *Provisional Classification* and shall withhold all prizes until a final decision concerning the protest (including appeals) has been reached.

13.8.3 Jeśli jednak protest dotyczy tylko części klasyfikacji, część, której protest nie dotyczy może zostać ostatecznie ogłoszona i odpowiednie nagrody mogą zostać rozdane.

13.8.3 However, in the case of a protest affecting only part of the classification, such part as is not affected by the protest may be published definitively, and the corresponding prizes distributed.

ARTYKUŁ 13.9 ORZECZENIE

Wszystkie zainteresowane strony muszą podporządkować się ogłoszonym orzeczeniom, prócz przypadków odwołań przewidzianych w niniejszym *MKS*, ale ani ZSS, ani *ASN* nie mogą zadecydować o powtórzeniu *Zawodów*.

ARTICLE 13.9 JUDGEMENT

All parties concerned shall be bound by the decision reached, subject to the conditions of appeal laid down in the *Code*, but neither the stewards nor the *ASN* shall have the right to order that a *Competition* be re-run.

ARTYKUŁ 13.10 PROTESTY BEZZASADNE

13.10.1 Jeśli protest zostanie rozpoznany jako bezzasadny lub wycofany po jego sformułowaniu, całość wpłaconej kaucji jest zatrzymywana.

13.10.2 Jeżeli protest został uznany jako częściowo uzasadniony, kaucja może być częściowo zwrócona. Natomiast, gdy protest uznany został jako uzasadniony w całości, kaucja zwracana jest w całości.

13.10.3 Ponadto, jeśli zostanie uznane, że składający protest działał w złej wierze, *ASN* może nałożyć na niego jedną z kar przewidzianych w niniejszym *MKS*.

ARTICLE 13.10 PROTEST WITHOUT FOUNDATION

13.10.1 If the protest is rejected or if it is withdrawn after being brought, no part of the deposit shall be returned.

13.10.2 If judged partially founded, the deposit may be returned in part, and in its entirety if the protest is upheld.

13.10.3 Moreover, if it is proved that the author of the protest has acted in bad faith, the *ASN* may inflict upon them one of the penalties laid down in the *Code*.

ARTYKUŁ 14. PRAWO DO REWIZJI (RIGHT OF REVIEW)

14.1.1 W *Zawodach* stanowiących część *Mistrzostw* FIA, pucharu, trofeum, challenge lub serii międzynarodowej, w razie odkrycia istotnych i związanych ze sprawą nowych faktów, które były dla stron wnioskujących o zmianę decyzji niedostępne podczas podejmowania decyzji, członkowie ZSS, którzy podjęli decyzję lub gdy to niemożliwe osoby wyznaczone przez *FIA* mogą zdecydować o ponownym rozważeniu podjętej decyzji w następstwie wniosku złożonego przez:

- jedną ze stron, której dotyczy sprawa i/lub przez stronę, na którą podjęta decyzja ma bezpośredni wpływ, lub
- *FIA*.

ZSS musi zebrać się (osobiście lub w inny sposób) w uzgodnionym przez siebie czasie, wezwać zainteresowaną(-e) stronę(-y) aby uzyskać od niej(-nich) stosowne wyjaśnienia i osądzić sytuację z uwzględnieniem nowych faktów.

14.1.2 Zainteresowana strona lub strony mogą pisemnie zrzec się prawa do wysłuchania.

14.2 Złożenie wniosku o rewizję nie zawiesza wykonania pierwotnej decyzji ZSS jeśli rozstrzygnął on już daną sprawę.

14.3 ZSS ma wyłączne prawo do uznania czy istotny i związany ze sprawą nowy fakt istnieje. Decyzja ZSS czy taki fakt istnieje czy nie, nie może być przedmiotem odwołania do krajowego trybunału apelacyjnego lub do Międzynarodowego Trybunału Apelacyjnego.

14.4.1 Okres, w którym wniosek (petycja) o rewizję decyzji może być wniesiony upływa po 96 godzinach od zakończenia danych *Zawodów*, z wyjątkiem okoliczności, w których ZSS uzna, że dotrzymanie 96-godzinnego terminu było niemożliwe, i w takim przypadku ZSS może przedłużyć ten termin maksymalnie o 24 godziny.

14.1.1 If, in *Competitions* forming part of an *FIA Championship*, cup, trophy, challenge or series, or of an international series, a significant and relevant new element is discovered which was unavailable to the parties seeking the review at the time of the decision concerned, the stewards who have given a ruling or, failing this, those designated by the *FIA*, may decide to re-examine their decision following a petition for review by:

- either one of the parties concerned and/or a party that is directly affected by the decision handed down, or
- the *FIA*.

The stewards must meet (in person or by other means) on a date agreed amongst themselves, summoning the party or parties concerned to hear any relevant explanations and to judge in the light of the facts and elements brought before them.

14.1.2 The party or parties concerned may waive their right to a hearing in writing.

14.2 A review has no suspensive effect on the execution of the original decision of the stewards when they have given a ruling.

14.3 The stewards shall have the sole discretion to determine if a significant and relevant new element exists. The decision of the stewards as to whether or not such an element exists is not subject to appeal before the national court of appeal or the International Court of Appeal.

14.4.1 The period during which a petition for review may be brought expires after 96 hours from the end of the *Competition* concerned, except in circumstances where the stewards consider that compliance with the 96-hour deadline would be impossible, in which case the stewards may extend this deadline by no more than 24 hours.

14.4.2 Ponadto, w sprawach dotyczących *Mistrzostw*, pucharu, trofeum, challenge lub serii *FIA*, wniosek (petycja) o rewizję nie może być w żadnym razie wniesiony na mniej niż cztery dni kalendarzowe przed datą ceremonii rozdania nagród FIA.

14.4.3. Wniosek o rewizję musi być sporządzony na piśmie i musi wskazywać warunki określone w art. 14.1.1 *MKS*. Musi mu towarzyszyć kaucja, której wysokość będzie ustalana corocznie przez:

- macierzysty *ASN* serii międzynarodowej; lub
- przez *FIA* dla własnych *Mistrzostw*, pucharów, trofeów, challengów lub serii.

Ponadto wysokość kaucji musi być określona w regulaminie sportowym lub regulaminie uzupełniającym *Zawodów*. Kaucja może zostać zwrócona wyłącznie w przypadku uwzględnienia prawa do rewizji, chyba że uczciwość wymaga inaczej.

14.5 Prawo wniesienia odwołania od tej nowej decyzji, z wyłączeniem przypadków zawartych w Artykule 12.3.4 *MKS*, przysługuje wyłącznie zainteresowanej stronie(-om) zgodnie z zapisami Artykułu 15 *MKS*.

14.6 W razie, gdy pierwsza decyzja była już przedmiotem odwołania do krajowego trybunału apelacyjnego lub do Międzynarodowego Trybunału Apelacyjnego lub sukcesywnie wobec tych dwóch organów, mają one prawo do ewentualnej rewizji swojego poprzedniego orzeczenia.

14.4.2 Furthermore, within the framework of an FIA Championship, cup, trophy, challenge or series, a petition for review may not, in any event, be brought less than four calendar days prior to the date of the FIA prize-giving ceremony concerned.

14.4.3. The petition for review must be made in writing and must specify the elements as determined under Article 14.1.1 of the *Code*. It must be accompanied by a deposit, the amount of which will be set annually by:

- the Parent *ASN* of the international series; or
- by the *FIA* for its *Championships*, cups, trophies, challenges or series.

In addition, the deposit must be specified in the sporting regulations or Supplementary Regulations of the *Competition*. This deposit may only be returned if the right of review is upheld, unless fairness requires otherwise.

14.5 The right of appeal against this new decision, without prejudice to Article 12.3.4 of the *Code*, is confined to the party or parties concerned in accordance with Article 15 of the *Code*.

14.6 Should the first decision already have been the subject of an appeal before the national court of appeal or before the International Court of Appeal, or successively before both of these courts, the case shall be lawfully submitted to them for the possible revision of their previous decision.

ARTYKUŁ 15. ODWOŁANIA (APPEALS)

ARTYKUŁ 15.1 JURYSDYKCJA

ARTICLE 15.1 JURISDICTION

Odwołanie dotyczące Zawodów	Właściwość trybunału apelacyjnego	Appeal within the framework of a Competition	Competent appeal court
15.1.1. *Mistrzostwa*, puchar, trofeum, challenge lub seria narodowa (art. 2.4.4 i 2.4.5)	Krajowy Trybunał Apelacyjny *ASN* organizatora (ostatnia instancja)	**15.1.1** National *Championship*, cup, trophy, challenge or series (Articles 2.4.4 and 2.4.5)	National court of appeal of the organising *ASN* (final instance)
15.1.2. *Zawody* przeprowadzane na terytorium kilku krajów	Krajowy Trybunał Apelacyjny *ASN* organizatora zawodów, który wnioskował o rejestrację w Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym	**15.1.2** Competition run over the territory of several countries (Article 7.1)	National court of appeal of the *ASN* that requested the registration on the International Sporting Calendar
15.1.3. *Mistrzostwa* Strefy	Krajowy Trybunał Apelacyjny *ASN* w kraju, gdzie wydano skarżoną decyzję w sprawie.	**15.1.3** Zone *Championship*	National court of appeal of the *ASN* of the country in which that decision has been given
15.1.4. Seria międzynarodowa	Krajowy Trybunał Apelacyjny *ASN* organizatora Międzynarodowej serii.	**15.1.4** International series	National court of appeal of the *Parent ASN* of the international series

15.1.5. *Mistrzostwa*, puchar, trofeum, challenge lub seria *FIA*	Międzynarodowy Trybunał Apelacyjny (zgodnie z przepisami Sądowymi i Dyscyplinarnymi *FIA*).	**15.1.5** *FIA Championship*, cup, trophy, challenge or series	International Court of Appeal (in accordance with the *FIA* Judicial and Disciplinary Rules)

ARTYKUŁ 15.2 MIĘDZYNARODOWY TRYBUNAŁ APELACYJNY

Międzynarodowy Trybunał Apelacyjny ma również prawo orzekać w sprawie odwołania wniesionego na decyzję krajowego trybunału apelacyjnego podjętej na podstawie Artykułów 15.1.2-15.1.4 *MKS* (zgodnie z przepisami Sądowymi i Dyscyplinarnymi *FIA*)

Procedura apelacyjna przed Międzynarodowym Trybunałem Apelacyjnym zawarta jest w przepisach Sądowych i Dyscyplinarnych *FIA* opublikowanych na stronie www.fia.com.

ARTICLE 15.2 INTERNATIONAL COURT OF APPEAL

The International Court of Appeal also has jurisdiction over an appeal against a decision of a national court of appeal taken in accordance with Articles 15.1.2 to 15.1.4 of the *Code* (in accordance with the *FIA* Judicial and Disciplinary Rules).

The appeal procedure before the International Court of Appeal, and any other operating rules, are contained in the *FIA* Judicial and Disciplinary Rules posted on the website www.fia.com.

ARTYKUŁ 15.3 KRAJOWY TRYBUNAŁ APELACYJNY

15.3.1 Każdy *ASN* wyznaczy pewną liczbę osób, niekoniecznie członków *ASN*, tworzących krajowy trybunał apelacyjny.

15.3.2 W trybunale tym nie mogą zasiadać ci z jego członków, którzy brali udział w sądzonych *Zawodach* jako *Zawodnicy*, *Kierowcy*, osoby oficjalne lub którzy brali udział w formowaniu zaskarżonej decyzji, albo są w jakikolwiek pośredni lub bezpośredni sposób zaangażowani w omawianą sprawę.

ARTICLE 15.3 NATIONAL COURT OF APPEAL

15.3.1 Each *ASN* shall nominate a certain number of persons who may or may not be members of the *ASN* concerned, who will constitute the national court of appeal.

15.3.2 No members of this court of appeal may sit on a case if they have been involved in any way as *Competitors*, *Drivers* or officials in the *Competition* under consideration, or if they have participated in any earlier decision concerning or have been involved, directly or indirectly, in the matter under consideration.

ARTYKUŁ 15.4 PROCEDURA ODWOŁANIA DO KRAJOWEGO TRYBUNAŁU APELACYJNYJNEGO

15.4.1 *Zawodnicy*, *Organizatorzy*, *Kierowcy* lub inni posiadacze licencji, którzy są adresatami decyzji ZSS lub gdy ma ona na nich indywidualny wpływ, bez względu na narodowość, mają prawo do odwoływania się od niej do *ASN-u* kraju, w którym została ona wydana lub do:

- Macierzystego ASN międzynarodowych serii; albo
- *ASN-u* organizującego *Mistrzostwa Narodowe*, jeżeli *Zawody* są organizowane zgodnie z art. 2.4.4.c lub 2.4.4.e *MKS*.

Dla celów niniejszego Artykułu *Organizatorzy*, Zawodnicy, *Kierowcy* lub inni posiadacze licencji będą uznani za tych, na których decyzja ma indywidualny wpływ tylko wówczas, gdy decyzja wpływa na nich na skutek ich pewnych indywidualnych, szczególnych dla nich cech lub sytuacja faktyczna odróżnia ich od wszystkich pozostałych osób w indywidualny sposób, taki sam jak adresata decyzji.

ARTICLE 15.4 APPEAL PROCEDURE BEFORE THE NATIONAL COURT OF APPEAL

15.4.1 *Competitors*, *Organisers*, *Drivers* or other licence-holders that are addressees of a stewards' decision or that are individually affected by such decision, whatever their nationality, shall have the right to appeal against that decision before the *ASN* of the country in which it was given, or, if applicable:

- before the *Parent ASN* of the international series; or
- before the *ASN* organising the *National Championship* if the *Competition* is organised in accordance with Article 2.4.4.c or 2.4.4.e of the *Code*.

For the purpose of this Article, *Organisers*, *Competitors*, *Drivers* and other licence-holders shall be regarded as being individually affected by a decision only if it affects them by reason of certain attributes peculiar to them, or by reason of a factual situation which differentiates them from all other persons and distinguishes them individually in the same way as the addressee.

15.4.2.a Muszą oni jednak, pod groźbą utraty prawa do odwołania, zgłosić w formie pisemnej do ZSS-u zapowiedź odwołania od decyzji ZSS, w ciągu jednej godziny od jej wydania.

15.4.2.a They must, however, under pain of forfeiture of their right to appeal, notify the stewards in writing of their intention to appeal within one hour of the publication of the decision.

15.4.2.b W przypadku decyzji podjętej w trybie Artykułu 11.9.3.w lub 14.1 *MKS* lub gdy wg uznania ZSS zachodzą okoliczności uniemożliwiające dotrzymania jednogodzinnego terminu, ZSS może wyznaczyć inny termin dla złożenia zapowiedzi odwołania. Termin ten winien być podany w formie pisemnej na wydanej przez ZSS decyzji i nie może być dłuższy niż 24 godziny od publikacji decyzji. Termin złożenia odwołania do *ASN* oraz wpłaty depozytu związanego z odwołaniem winien być odpowiednio przesunięty.

15.4.2.b In the case of a decision taken pursuant to Article 11.9.3.w or 14.1 above or in circumstances where the stewards consider that compliance with the one-hour deadline would be impossible, the latter may set a different time limit for the notification of the intention to appeal. This time limit shall then be set down in writing in their decision and shall not exceed 24 hours following the publication of the decision. The time limit for bringing an appeal to an *ASN* and the payment of the appeal deposit shall be deferred accordingly.

15.4.3 Termin wniesienia odwołania do ASN upływa po 96 godzinach, od momentu powiadomienia ZSS-u o chęci odwołania, pod warunkiem zgłoszenia pisemnej zapowiedzi odwołania do ZSS-u w ciągu godziny od publikacji zaskarżonej decyzji.

15.4.3 The right to bring an appeal to an *ASN* expires 96 hours from the moment the stewards are notified of the intention to appeal on condition that the intention of appealing has been notified in writing to the stewards within one hour of the publication of the decision.

15.4.4 Odwołanie może być wniesione dowolnym elektronicznym środkiem łączności z potwierdzeniem odbioru. Wymagane jest tego samego dnia potwierdzenie datowanym listem.

15.4.4 This appeal may be brought by any electronic means of communication with confirmation of receipt. Confirmation by a letter of the same date is required.

15.4.5 ASN musi wydać orzeczenie w ciągu maksimum 30 dni.

15.4.5 The *ASN* must give its decision within a maximum of 30 days.

15.4.6 Wszystkie zainteresowane strony muszą zostać powiadomione w odpowiednim czasie o dacie posiedzenia trybunału dotyczącego odwołania. Mają prawo powołać świadków, ale ich nieobecność nie przerywa biegu postępowania.

15.4.6 All parties concerned shall be given adequate notice of the hearing of any appeal. They shall be entitled to call witnesses, but their failure to attend the hearing shall not interrupt the course of the proceedings.

ARTYKUŁ 15.5 FORMA ODWOŁANIA DO KRAJOWEGO TRUBUNAŁU APELACYJNEGO

ARTICLE 15.5 FORM OF APPEAL BEFORE THE NATIONAL COURT OF APPEAL

15.5.1 Każde odwołanie do *ASN* musi być dokonane w formie pisemnej i podpisane przez składającego odwołanie lub jego upoważnionego reprezentanta.

15.5.1 Any notice of appeal before an *ASN* shall be in writing and signed by the appellant or by their authorised agent.

15.5.2 Depozyt związany z odwołaniem staje się wymagalny w momencie złożenia przez zainteresowanego zapowiedzi odwołania do ZSS i pozostaje wymagalny nawet jeżeli odwołujący się nie nada dalszego biegu swojemu zamiarowi. Wysokość depozytu będzie ustalana corocznie przez *ASN* kraju, w którym podejmowana będzie decyzja, lub jego wysokość będzie ustalana przez:

- *Macierzysty ASN dla* międzynarodowych serii;
- *ASN* organizujący *Mistrzostwa Narodowe*, jeżeli *Zawody* są organizowane zgodnie z art. 2.4.4.c lub 2.4.4.e *MKS*.

15.5.2 An appeal deposit becomes due from the moment the appellant notifies the stewards of the intention of appealing and remains payable even if the appellant does not follow up the declared intention to appeal. The amount of the appeal deposit is set annually by the *ASN* of the country in which that decision will be given or, if applicable:

- the *Parent ASN* of the international series; or
- the *ASN* organising the *National Championship* if the *Competition* is organised in accordance with Article 2.4.4.c or 2.4.4.e of the *Code*.

15.5.3 Z zachowaniem postanowień powyższego Artykułu 15.4.2.b depozyt ten musi zostać wpłacony najpóźniej w ciągu 96 godzin od momentu złożenia zapowiedzi odwołania do ZSS. W przeciwnym razie *Licencja* odwołującego się jest automatycznie zawieszana do czasu wniesienia opłaty.

15.5.4 Jeżeli odwołanie uznane zostanie za nieuzasadnione lub wycofane po jego sformułowaniu, kaucja przepada w całości.

15.5.5 Jeżeli odwołanie uznane zostanie za częściowo zasadne, kaucja może być zwrócona częściowo. Jeśli odwołanie uznane zostanie za zasadne, kaucja zwracana jest w całości.

15.5.6 Ponadto, jeśli uzna się, że autor odwołania działał w złej wierze, *ASN* może wymierzyć mu jedną z kar przewidzianych w niniejszym *MKS*.

ARTYKUŁ 15.6 ORZECZENIA KRAJOWEGO TRYBUNAŁU APELACYJNEGO

15.6.1 Krajowy Trybunał Apelacyjny orzeka czy decyzja, przeciwko której wniesiono odwołanie będzie uchylona czy w danym przypadku kara zostanie zmniejszona lub zwiększona, ale nie ma prawa orzec ponownego rozegrania *Zawodów*.

15.6.2 Orzeczenia krajowego trybunału apelacyjnego muszą posiadać uzasadnienia.

ARTYKUŁ 15.7 KOSZTY

15.7.1 Krajowe trybunały apelacyjne zadecydują w zależności od podjętego orzeczenia, o poniesieniu kosztów postępowania sądowego, które będą obliczone przez ich sekretariaty w wysokości odpowiadającej kosztom przygotowania procesu i zebrań trybunału.

15.7.2 Na koszty postępowania sądowego składają się tylko wyżej wymienione koszty, poza kosztami lub honorariami obrony powołanej przez strony.

ARTYKUŁ 15.8 OGŁOSZENIE ORZECZENIA

15.8.1 *FIA* lub każdy *ASN* mają prawo opublikować orzeczenie lub swoje stanowisko w sprawie odwołania z podaniem nazwisk wszystkich zainteresowanych osób.

15.8.2 Osoby wymienione w takiej informacji nie mają prawa podejmowania działań prawnych przeciwko *FIA* lub *ASN*, ani przeciwko osobie publikującej informacje, bez przesądzania prawa do odwołania się.

ARTYKUŁ 15.9

W razie wątpliwości przyjmuje się, że żaden przepis niniejszego MKS nie uniemożliwia stronom

15.5.3 Subject to the provisions of Article 15.4.2.b above, the deposit must be paid within 96 hours counting from the moment the stewards are notified of the intention to appeal. Failing this, the appellant's *Licence* will automatically be suspended until payment has been made.

15.5.4 If the appeal is rejected or if it is withdrawn after being brought, no part of the appeal deposit shall be returned.

15.5.5 If judged partially founded, the deposit may be returned in part, and in its entirety if the appeal is upheld.

15.5.6 Moreover, if it is proved that the author of the appeal has acted in bad faith, the *ASN* may inflict upon them one of the penalties laid down in the *Code*.

ARTICLE 15.6 JUDGEMENT OF THE NATIONAL COURT OF APPEAL

15.6.1 The national court of appeal may decide that the decision appealed against should be waived, and, if necessary the penalty mitigated or increased, but it shall not be empowered to order any *Competition* to be re-run.

15.6.2 Judgements of the national court of appeal shall be reasoned.

ARTICLE 15.7 COSTS

15.7.1 In giving a decision on the appeals brought before them, the national court of appeal shall decide, according to the decision, to award the costs, which shall be calculated by the secretariats to the level of the expenses occasioned by the preparation of the case and the meeting of the courts.

15.7.2 The costs shall be constituted by these expenses alone, except for the expenses or defence fees incurred by the parties.

ARTICLE 15.8 PUBLICATION OF JUDGEMENT

15.8.1 The *FIA*, or any *ASN*, shall have the right to publish or have published the outcome of an appeal and to state the names of all the parties involved.

15.8.2 Without prejudice to any right of appeal, the persons referred to in such notices shall have no right of action against the *FIA* or the *ASN* concerned or against any person publishing the said notice.

ARTICLE 15.9

For the avoidance of doubt, nothing in the *Code* shall prevent any party from pursuing any right of action

dochodzenia swoich praw przed sądem, z zastrzeżeniem obowiązku uprzedniego wyczerpania innych, alternatywnych mechanizmów rozstrzygania sporów.

which it may have before any court or tribunal, subject always to any obligations it may have accepted elsewhere to first pursue other remedies or alternative dispute resolution mechanisms.

ARTYKUŁ 15.10 SĄD ARBITRAŻOWY DS. SPORTU

Sąd Arbitrażowy ds. Sportu ma wyłączność w sprawie ostatecznego rozstrzygania odwołań od decyzji Antydopingowej Komisji Dyscyplinarnej *FIA*.

ARTICLE 15.10 COURT OF ARBITRATION FOR SPORT

The Court of Arbitration for Sport is exclusively competent to resolve definitively appeals against the decisions of the *FIA* Anti-Doping Disciplinary Committee.

ARTYKUŁ 15.11 ZGODNOŚĆ ZE ŚWIATOWYM PROGRAMEM ANTYDOPINGOWYM

15.11.1 *FIA,* jako sygnatariusza Światowego Kodeksu Antydopingowego i towarzyszących mu Międzynarodowych Standardów, w ramach swoich zobowiązań uznaje, respektuje oraz wprowadza w życie (zgodnie z jej uprawnieniami i w zakresie jej odpowiedzialności) ostateczne decyzje nakładające sankcje i/lub decyzje określające warunki ponownego przywrócenia innego sygnatariusza Światowego Kodeksu Antydopingowego nieprzestrzegającego jego zobowiązań (niezależnie czy takie sankcje i/lub warunki ponownego przywrócenia są określone przez Światową Agencję Antydopingową i zaakceptowane przez danego sygnatariusza, czy też są określone przez Sąd Arbitrażowy ds. Sportu).

15.11.2 Sąd Arbitrażowy ds. Sportu ma wyłączność w sprawie ostatecznego rozstrzygania wszelkich sporów dotyczących uznania, czy sygnatariusz Światowego Kodeksu Antydopingowego wypełnia lub nie wypełnia swoich zobowiązań jako sygnatariusz Światowego Kodeksu Antydopingowego i/lub stosuje się do sankcji i/lub warunków ponownego przywrócenia, które zostały określone z powodu nieprzestrzegania tych zobowiązań.

15.11.3 Sekretariat *FIA* niezwłocznie poinformuje wszystkie *ASN*-y o każdej ostatecznej decyzji (wydanej przez Światową Agencję Antydopingową lub Sąd Arbitrażowy ds. Sportu) dotyczącej naruszenia przez jego sygnatariusza przepisów Światowego Kodeksu Antydopingowego, w przypadku gdy sankcje i/lub warunki ponownego przywrócenia, które zostały określone na skutek naruszenia przepisów winny być respektowane przez *FIA* i/lub każdą z osób, organ i/lub organizację podlegającą *FIA*. Szczegóły ostatecznej decyzji zostaną opublikowane na stronie internetowej www.fia.com.

15.11.4 Ostateczna decyzja wejdzie w życie w dniu określonym odpowiednio przez Światową Agencję Antydopingową lub Sąd Arbitrażowy ds. Sportu, i począwszy od tej daty *FIA* i/lub każda z osób, organ i/lub organizacja podlegająca *FIA* będzie zobowiązana do przestrzegania w pełni zapisów tej ostatecznej decyzji.

ARTICLE 15.11 COMPLIANCE WITH THE WORLD ANTI-DOPING PROGRAM

15.11.1 As part of its obligations as a Signatory to the World Anti-Doping Code and the accompanying International Standards, the *FIA* is required to recognise, respect and give full effect (in accordance with the *FIA's* authority and within its sphere of responsibility) to final decisions imposing consequences and/or reinstatement conditions on another signatory to the World Anti-Doping Code for noncompliance with its obligations as a World Anti-Doping Code signatory (whether such consequences and/or reinstatement conditions are proposed by the World Anti-Doping Agency and accepted by the signatory in question, or else are imposed by the Court of Arbitration for Sport).

15.11.2 The Court of Arbitration for Sport is exclusively competent to resolve definitively any dispute relating to whether or not a signatory to the World Anti-Doping Code is compliant with its obligations as a World Anti-Doping Code signatory and/or as to the consequences and/or reinstatement conditions to be imposed as a result of such non-compliance.

15.11.3 The Secretariat of the *FIA* will promptly inform all *ASNs* of any final decision (whether issued by the World Anti-Doping Agency or the Court of Arbitration for Sport) regarding the non-compliance by a signatory to the World Anti-Doping Code where the consequences and/or reinstatement conditions to be imposed as a result of such non-compliance are to be observed by the *FIA* and/or every person, body and/or organisation subject to the regulatory authority of the *FIA*. The details of the final decision shall be published on the website www.fia.com.

15.11.4 The final decision shall enter into effect on the date specified by the World Anti-Doping Agency or the Court of Arbitration for Sport, as appropriate, and the FIA and/or every person, body and/or organisation subject to the regulatory authority of the FIA shall be required to observe in full the terms of such final decision from that date.

15.11.5 Każda ostateczna decyzja wydana przez Światową Agencję Antydopingową i/lub Sąd Arbitrażowy ds. Sportu, która dotyczy *FIA*, będzie w takim samym stopniu wykonana przez *FIA* oraz jej *ASN*-y (zgodnie z Artykułem 1.4 MKS). *FIA* może nałożyć kary w oparciu o zapisy Art.12 MKS w dowolnej sytuacji nie uznania, nie przestrzegania lub nie wprowadzania w życie ostatecznej decyzji w tym zakresie.

15.11.5 Any final decision issued by the World Anti-Doping Agency and/or the Court of Arbitration for Sport which concerns the *FIA* will be enforced to the same extent by the *FIA* and its *ASNs* (in accordance with Article 1.4 of the Code). The *FIA* may impose penalties in accordance with Article 12 of the Code in the event of any failure to recognise, respect and give full effect to a final decision in this regard.

ARTYKUŁ 16. PRZEPISY DOTYCZĄCE NUMERÓW *STARTOWYCH* I REKLAMY NA *SAMOCHODACH* (RULES ON *COMPETITION* NUMBERS AND ADVERTISING ON *AUTOMOBILES)*

ARTYKUŁ 16.1
Jeżeli nie określono tego w innych przepisach, cyfry numerów *Startowych* muszą być czarne na prostokątnym białym polu. Na *Samochodach* o jasnych kolorach, dookoła prostokątnego pola obowiązuje czarny obrys o szerokości 5 cm.

ARTYKUŁ 16.2
Jeżeli nie określono tego w innych przepisach, obowiązuje klasyczna forma cyfr jak poniżej: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0.

ARTYKUŁ 16.3
Jeżeli nie określono tego w innych przepisach, na wszystkich *Samochodach* numery *Startowe* muszą być umieszczone w następujących miejscach:

16.3.1 Na drzwiach przednich lub na wysokości kabiny kierowcy, po każdej stronie *Samochodu*.

16.3.2 Na przodzie samochodu (masce przedniej), czytelnie od przodu.

16.3.3 Dla samochodów jednomiejscowych

16.3.3.a Minimalna wysokość cyfr wynosi 23 cm, a grubość linii każdej cyfry 4 cm,

16.3.3.b Tło białe, szerokie co najmniej na 45 cm i wysokie na 33 cm.

16.3.4 Dla wszystkich innych *Samochodów*

16.3.4.a Minimalna wysokość cyfr wynosi 28 cm, a grubość linii każdej cyfry 5 cm.

16.3.4.b Tło białe, szerokie co najmniej na 50 cm i wysokie na 38 cm.

16.3.5 W żadnym wypadku odległość pomiędzy krawędzią cyfr, a krawędzią tła nie może być mniejsza niż 5 cm.

ARTYKUŁ 16.4

16.4.1 Na obu przednich błotnikach należy nanieść flagę (-i) narodową (-e) *Kierowcy (-ów)* jak również jego (ich) nazwisko(-a).

ARTICLE 16.1
Except where otherwise specified, the figures of the *Competition* numbers shall be black on a white rectangular background. For light-coloured *Automobiles*, there will be a black line of 5 cm wide around the white rectangular background.

ARTICLE 16.2
Except where otherwise specified, the figures shall be of the classic type as shown below:
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0.

ARTICLE 16.3
Except where otherwise specified, on each *Automobile*, the *Competition* numbers shall be affixed in the following locations:

16.3.1 On the front doors or level with the cockpit on both sides of the *Automobile*.

16.3.2 On the nose or bonnet of the car, legible from the front.

16.3.3 For single-seater

16.3.3.a The minimum height of the figures shall be 23 cm with a stroke of 4 cm wide.

16.3.3.b The white background shall be at least 45 cm wide and 33 cm high.

16.3.4 For all other *Automobiles*

16.3.4.a The minimum height of the figures shall be 28 cm with a stroke of 5 cm wide.

16.3.4.b The white background shall be at least 50 cm wide and 38 cm high.

16.3.5 At no point may the distance between the edge of the figures and the edge of the background be less than 5 cm.

ARTICLE 16.4

16.4.1 On both front wings an illustration of the national flag(s) of the *Driver(s)* as well as the name(s) of the latter shall be displayed.

16.4.2 Minimalna wysokość zarówno flagi (-ag) jak i liter z nazwiskiem (-ami) wynosi 4 cm.

ARTYKUŁ 16.5

16.5.1 Powyżej lub poniżej białego pola musi pozostać przestrzeń o szerokości równej szerokości białego pola i wysokości 12 cm, do dyspozycji *Organizatora*, który może wykorzystać ją do celów reklamowych.

16.5.2 Na *Samochodach*, których powierzchnia taka jest nieosiągalna (np. niektóre samochody jednomiejscowe), *Zawodnik* musi pozostawić równorzędną powierzchnię wolną od reklam w bezpośrednim sąsiedztwie białego pola.

16.5.3 Reklama na pozostałych częściach karoserii jest dowolna, z zastrzeżeniem ograniczeń wydanych przez *ASN-y*.

ARTYKUŁ 16.6
Numery *Startowe* i pola reklamy nie mogą wystawać poza karoserię.

ARTYKUŁ 16.7
O Ile inne właściwe przepisy nie stanowią inaczej nie wolno umieszczać reklam na szybie przedniej oraz szybach samochodu z wyjątkiem pasa o maksymalnej wysokości 10 cm w górnej części szyby przedniej i jeśli nie ogranicza to *Kierowcy* widoczności, pasa o maksymalnej wysokości 8 cm na szybie tylnej.

ARTYKUŁ 16.8.
Przepisy dotyczące reklamy i numerów *Startowych*, które mogą być umieszczane na *Samochodach* historycznych zamieszczone są w *Załączniku* K.

16.4.2 Minimum height of both flag(s) and name(s) shall be 4 cm.

ARTICLE 16.5

16.5.1 Above or below the white background, an area 12 cm in height and equal in width to the background shall be left at the disposal of the *Organisers*, who may use it for advertising purposes.

16.5.2 On *Automobiles* on which such an area is not available (some single-seater for example), the *Competitor* shall keep free of any advertising an equivalent surface in the immediate vicinity of the white background.

16.5.3 Except when the *ASN* decides to the contrary, advertising on the remaining parts of the bodywork is free.

ARTICLE 16.6
Neither the *Competition* number nor the advertising must protrude beyond the bodywork.

ARTICLE 16.7
Unless otherwise specified in the applicable regulations, windscreens and windows shall bear no advertising, with the exception of a maximum 10 cm high strip on the upper part of the windscreen, and, provided that this does not interfere with the visibility of the *Driver*, a maximum 8 cm high strip on the rear window.

ARTICLE 16.8
The rules relating to advertising and the *Competition* numbers that may appear on historic *Automobiles* are defined in *Appendix* K.

ARTYKUŁ 17. KWESTIE HANDLOWE ZWIĄZANE ZE SPORTEM SAMOCHODOWYM (COMMERCIAL QESTION LINKED TO MOTOR SPORT)

ARTYKUŁ 17.1

Organizator lub grupa *Organizatorów Zawodów* stanowiących część *Mistrzostw FIA*, Pucharu, trofeum, challenge lub serii nie może być subsydiowana lub wspierana finansowo, w sposób pośredni lub bezpośredni, przez przedsiębiorstwo lub organizację handlową, bez uzyskania wcześniejszej pisemnej zgody *FIA*.

ARTYKUŁ 17.2

Prawo łączenia nazwy przedsiębiorstwa, organizacji lub znaku handlowego z *Mistrzostwami FIA*, pucharem *FIA*, trofeum *FIA*, challenge *FIA* lub serią *FIA* jest zarezerwowane wyłącznie dla *FIA*.

ARTICLE 17.1

Without previous written agreement from the *FIA*, no *Organiser* or group of *Organisers* whose *Competition(s)* is(are) part of an *FIA Championship*, cup, trophy, challenge or series may indicate or induce the belief that the said *Championship*, cup, trophy, challenge or series is subsidised or financially supported, either directly or indirectly, by a commercial company or organisation.

ARTICLE 17.2

The right to associate the name of a commercial company, organisation or brand with an *FIA Championship*, cup, trophy, challenge or series is, therefore, exclusively reserved for the *FIA*.

ARTYKUŁ 18. METODY STABILIZOWANIA DECYZJI *FIA* (STABILISATION OF THE *FIA'S* DECISIONS)

ARTYKUŁ 18.1 OGŁASZANIE KALENDARZA *MISTRZOSTW FIA*, PUCHARÓW *FIA*, TROFEÓW *FIA*, CHALLENGE *FIA* LUB SERII *FIA*

18.1.1 Lista *Mistrzostw FIA*, pucharów *FIA*, trofeów *FIA*, challenge *FIA* lub serii *FIA* i *Zawodów* do nich zaliczonych jest ogłaszana corocznie najpóźniej do 15 października.

18.1.2 Każde *Zawody* wycofane z kalendarza po jego ogłoszeniu, tracą swoją międzynarodową rangę w danym roku.

ARTYKUŁ 18.2 ZMIANY W REGULAMINIACH

Światowa Rada Sportów Motorowych *FIA* ma prawo, jeżeli uzna to za stosowne, do dokonywania wszelkich zmian w regulaminach *Mistrzostw*, Pucharów, Trofeów, Challenge-ów czy Serii *FIA*. Zmiany są publikowane i wchodzą w życie zgodnie z następującymi zasadami.

18.2.1 Bezpieczeństwo

Zmiany wprowadzane przez *FIA* do regulaminów ze względów bezpieczeństwa, mogą wchodzić w życie bez okresu karencji.

18.2.2 Koncepcja techniczna *Samochodów*

Zmiany wprowadzone do regulaminów technicznych, do *Załącznika J* lub *Załącznika K* przyjęte przez *FIA*, są ogłaszane najpóźniej 30 czerwca każdego roku i wchodzą w życie z dniem 1 stycznia następnego roku po ich ogłoszeniu, prócz zmian, które *FIA* uzna za mogące mieć istotny wpływ na koncepcję techniczną *Samochodów* i / lub na równowagę osiągów pomiędzy *Samochodami*, które to zmiany wchodzą w życie wcześniej niż 1 stycznia roku następującego po ich ogłoszeniu.

Artykuł 18.2.3 Przepisy sportowe i inne regulaminy

18.2.3.a Zmiany wprowadzone do regulaminów sportowych i wszelkich innych niż określone powyżej są ogłaszane najpóźniej przed datą otwarcia *Zgłoszeń* do danych *Mistrzostw*, pucharu, trofeum, challenge lub serii.

18.2.3.b Zmiany te nie mogą wejść w życie przed 1 stycznia następnego roku po ich ogłoszeniu, prócz zmian, które *FIA* uzna za mogące mieć istotny wpływ na koncepcję techniczną *Samochodu* i/lub na równowagę osiągów pomiędzy *Samochodami*, które to mogą wejść w życie wcześniej niż 1 stycznia następnego roku po ich ogłoszeniu.

ARTICLE 18.1 PUBLICATION OF THE CALENDAR OF THE *FIA CHAMPIONSHIPS*, CUPS, TROPHIES, CHALLENGES OR SERIES

18.1.1 The list of the *FIA Championships*, cups, trophies, challenges or series and the *Competitions* comprising them is published each year no later than 15 October.

18.1.2 Any *Competition* withdrawn from the calendar once it has been published will lose its international status for the year in question.

ARTICLE 18.2 AMENDMENTS TO REGULATIONS

The *FIA* World Motor Sport Council may make such changes as it deems necessary to the regulations counting towards the *FIA Championship*, cups, trophies, challenges or series. Such changes will be published and will come into effect in accordance with the following provisions.

18.2.1 Safety

Changes that the *FIA* makes to the regulations for safety reasons may come into effect without delay.

18.2.2 Technical design of the *Automobile*

Changes to technical regulations, to *Appendix* J or to *Appendix* K adopted by the *FIA*, will be published no later than 30 June each year and come into effect no earlier than 1 January of the year following their publication, unless the *FIA* considers that the changes in question are likely to have a substantial impact on the technical design of the *Automobile* and/or the balance of performance between the *Automobiles*, in which case they will come into effect no earlier than 1 January of the second year following their publication.

18.2.3 Sporting rules and other regulations

18.2.3.a Changes to sporting rules and to all regulations other than those referred to above are published at the latest on the opening date for *Entry* applications for the *Championship*, cup, trophy, challenge or series concerned.

18.2.3.b Such changes cannot come into effect before 1 January of the year following their publication, unless the *FIA* considers that the changes in question are likely to have a substantial impact on the technical design of the *Automobile* and/or the balance of performance between the *Automobiles*, in which case they will come into effect no earlier than 1 January of the second year following their publication.

18.2.4 Terminy krótsze niż wymienione powyżej, mogą być zastosowane, pod warunkiem uzyskania jednomyślnej zgody wszystkich *Zawodników* przepisowo zgłoszonych do danych *Mistrzostw,* pucharu, trofeum, challenge lub serii. Jednakże, w wyjątkowych sytuacjach gdy *FIA* uzna, że proponowana zmiana jest niezbędna dla dobra danych *Mistrzostw,* pucharu, trofeum, challenge lub serii, których dotyczy, wystarczy zgoda większości prawidłowo zgłoszonych *Zawodników*.

18.2.4 Shorter notice periods than those mentioned above may be applied, provided that the unanimous agreement of all *Competitors* properly entered for the *Championship*, cup, trophy, challenge or series concerned is obtained. However, in exceptional circumstances, and if the *FIA* considers that the change in question is essential for the safeguarding of the *Championship*, cup, trophy, challenge or series concerned, the agreement of the majority of the *Competitors* properly entered shall suffice.

ARTYKUŁ 18.3

Publikacja kalendarza *Mistrzostw FIA,* pucharów *FIA*, trofeów *FIA*, challenge *FIA* lub serii *FIA* i zmian do wyżej wymienionych regulaminów, uznawane są jako oficjalne i skuteczne od momentu ich publikacji na stronie internetowej www.fia.com.

ARTICLE 18.3

Publication of the calendar of the *FIA Championships*, cups, trophies, challenges or series and of the amendments to the above-mentioned regulations becomes official and effective as soon as they are posted on the Internet site www.fia.com.

ARTYKUŁ 19. WPROWADZENIE W ŻYCIE ZAPISÓW *MKS* (ENFORCEMENT OF THE *CODE)*

ARTYKUŁ 19.1 KRAJOWA INTERPRETACJA REGULAMINÓW

Każdy *ASN* ma prawo do podejmowania decyzji dotyczących sporów pojawiających się na jego terytorium, związanych z interpretacją *MKS* lub narodowych przepisów dotyczących prawa do wniesienia odwołania, zgodnie zasadami opisanymi w art. 15.1 *MKS*, pod warunkiem, że interpretacje te nie są sprzeczne z interpretacjami i wyjaśnieniami uprzednio podanymi przez *FIA*.

ARTICLE 19.1 NATIONAL INTERPRETATION OF RULES

Each *ASN* shall be empowered to decide any matter raised within its territory and concerning the interpretation of the *Code* or its national rules subject to the rights of appeal set out in Article 15.1 of the *Code*, provided that these interpretations do not contradict an interpretation or clarification already given by the *FIA*.

ARTYKUŁ 19.2 ZMIANY W *MKS*

FIA zastrzega sobie prawo wprowadzania w każdej chwili zmian do niniejszego *MKS* i okresowo poprawek do jego *Załączników*. Zgromadzenie Ogólne *FIA* jest władne do zatwierdzania poprawek do *MKS* na wniosek Światowej Rady Sportów Motorowych *FIA*, z wyjątkiem poprawek do *Załączników*, które są w wyłącznej kompetencji Światowej Rady Sportów Motorowych *FIA*.

ARTICLE 19.2 ALTERATIONS TO THE *CODE*

The *FIA* reserves the right to alter the *Code* at any time and to periodically revise the *Appendices*. The *FIA* General Assembly is empowered to approve the amendments to the *Code* on proposal pf the *FIA* World Motor Sport Council, save for the amendments to the *Appendices* which are within the sole power of the *FIA* World Motor Sport Council.

ARTYKUŁ 19.3 ZAWIADOMIENIA

Wszelkie zawiadomienia wymagane przez niniejszy *MKS* ze strony *ASN* do *FIA*, muszą być adresowane do siedziby *FIA* lub na inny adres, który będzie regularnie podawany.

ARTICLE 19.3 NOTICES

Any communications required under the *Code* to be made by an *ASN* to the *FIA* shall be addressed to the headquarters of the *FIA* or to such other address as may be duly notified from time to time.

ARTYKUŁ 19.4 MIĘDZYNARODOWA INTERPRETACJA *MKS*

19.4.1 Niniejszy *MKS* został zredagowany po francusku i angielsku. Może on być opublikowany w innych językach.

19.4.2 W przypadkach spornych dotyczących jego interpretacji przez *FIA* lub Międzynarodowy Trybunał Apelacyjny, jedynie tekst francuski będzie traktowany jako oficjalny.

ARTICLE 19.4 INTERNATIONAL INTERPRETATION OF THE *CODE*

19.4.1 The *Code* has been drafted in French and English. It may be published in other languages.

19.4.2 In the event of a dispute concerning its interpretation by the *FIA* or by the International Court of Appeal, the French text alone shall be considered as the official text.

ARTICLE 19.5 ZALEŻNOŚĆ POMIĘDZY MIĘDZYNARODOWYM KODEKSEM SPORTOWYM A OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI

19.5.1 Żadne z postanowień *Międzynarodowego Kodeksu Sportowego* nie ma na celu naruszania ani wpływania na stosowanie *Obowiązujących Przepisów*.

19.5.2 *Międzynarodowy Kodeks Sportowy* nie zawiera żadnych porad ani wskazówek dotyczących *Obowiązujących Przepisów*, a *FIA* nie składa żadnych oświadczeń ani gwarancji, że informacje zawarte w *Międzynarodowym Kodeksie Sportowym* są zgodne z *Obowiązującymi Przepisami*.

ARTICLE 19.5 INTERPLAY BETWEEN THE *CODE* AND *APPLICABLE LAWS*

19.5.1 Nothing in the *Code* is intended to compromise or effect the application of *Applicable Laws*.

19.5.2 The *Code* does not contain any advice or guidance in relation to *Applicable Laws* and the *FIA* makes no representation or warranty that the information contained in the *Code* complies with *Applicable Laws*.

ARTYKUŁ 20. DEFINICJE (DEFINITIONS)

Podane poniżej definicje będą stosowane w *MKS*, we wszystkich regulaminach krajowych i ich załącznikach oraz we wszystkich *Regulaminach Uzupełniających* jak również w powszechnym użyciu.

Absolutny Rekord Świata: *Rekord* uznany przez *FIA* jako najlepszy wynik osiągnięty na rozpoznawanym dystansie lub czasie, przez *Samochód* niezależnie od kategorii, klasy, grupy czy innych kryteriów klasyfikacji.

Załącznik: *Załącznik* do *MKS*

Obowiązujące Przepisy: ponadnarodowe, krajowe i/lub lokalne prawa, regulacje, dyrektywy i dekrety przyjęte przez rząd, podmiot quasi-rządowy lub jakikolwiek podmiot, który ma takie same uprawnienia jak rząd w dowolnym kraju lub na innym terytorium, w tym między innymi wszystkie obowiązujące przepisy lokalne, stanowe i federalne dotyczące zdrowia, bezpieczeństwa i ubezpieczeń oraz wszelkie praktyki branżowe, kodeksy postępowania i/lub kodeksy postępowania włączone do któregokolwiek z powyższych i wszystkich wiążących orzeczeń sądowych, dekretów oraz wszelkich decyzji i/lub orzeczeń każdego właściwego organu, które mają zastosowanie dla *Zawodów*.

***ASN* (Krajowa Władza Sportowa „Autorité Sportive Nationale„):** Narodowy automobilklub, stowarzyszenie lub federacja narodowa uznana przez *FIA* jako jedyny posiadacz władzy sportowej w danym kraju, zgodnie z Artykułem 3.3 Statutu *FIA*. *ASN*, o którym mowa w *MKS*, może być także ACN (Krajowy Automobilklub) tak jak to zdefiniowano w Artykule 3.1 Statutu *FIA*.

Samochód: Pojazd pozostający stale w kontakcie z gruntem (lub lodem), na co najmniej czterech kołach nie jednośladowych, z których co najmniej dwa zapewniają kierunek i co najmniej dwa napęd; którego napęd i kierowanie są stale i wyłącznie kontrolowane przez *Kierowcę*, znajdującego się w pojeździe (inne określenia obejmujące samochód, ciężarówkę lub

The following definitions shall be adopted in the *Code*, in all national rules and their appendices, in all *Supplementary Regulations* and for general use.

Absolute World Record: *Record* recognised by the *FIA* as the best performance achieved for a recognized distance or time by an *Automobile* irrespective of category, of class or of group.

Appendix: *Appendix* to the *Code*.

Applicable Laws: Transnational, national and/or local laws, regulations, directives and decrees passed by the government, a quasi-governmental entity or by any entity which has the same authority as the government in any applicable country or other territory, including without limitation all applicable local, state and federal laws relating to health and safety and insurance, and any industry practices, codes of practice and/or codes of conduct incorporated into any of the foregoing and all binding court orders, decrees, and any decisions and/or rulings of any competent authority that apply to a *Competition*.

***ASN* (National Sporting Authority):** National Club, association or federation recognised by the *FIA* as sole holder of sporting power in a country in accordance with Article 3.3 of the *FIA* Statutes. An *ASN*, as referred to in the *Code*, can also be an ACN (National Automobile Club) as defined in Article 3.1 of the *FIA* Statutes.

Automobile: Vehicle running in constant contact with the ground (or ice) on at least four non-aligned wheels, of which at least two are used for steering and at least two for propulsion; the propulsion and steering of which are constantly and entirely controlled by a *Driver* on board the vehicle (other terms including but not limited to car, truck, and

karta ale nie ograniczające się wyłącznie do nich mogą być używane zamiennie do *Samochodu*, jako odpowiednie do danego rodzaju konkurencji).

kart may be used interchangeably with *Automobile*, as appropriate within types of competition).

Rajd terenowy Baja (z wyjątkiem Pucharów FIA): *Rajd Terenowy*, który musi być przeprowadzony w ciągu jednego dnia (maksymalny dystans do przejechania: 600 km) lub dwóch dni (maksymalny dystans do przejechania: 1000 km z odpoczynkiem trwającym minimum 8 i maksimum 20 godzin pomiędzy dwoma etapami). Odcinek super specjalny może być zorganizowany w dodatkowym dniu. W rajdach terenowych baja minimalna łączna długość odcinków specjalnych musi wynosić 300km. Żaden odcinek specjalny nie może być dłuższy niż 800 km.

Baja Cross-Country Rally (except for the FIA Cups): *Cross-Country Rally* which must be run over one day (maximum distance to be covered: 600 km) or two days (maximum distance to be covered: 1000 km), with a rest halt of a minimum of 8 hours and a maximum of 20 hours to be observed between the two legs). A Super Special Stage may be run on an extra day. The minimum aggregate distance of the selective sections is 300 km. No selective section may exceed 800 km.

Certyfikat rejestracji dla personelu Zawodników zgłoszonych do Mistrzostw Świata FIA: Certyfikat rejestracji wydawany przez *FIA* członkom personelu *Zawodnika* w *Mistrzostwach Świata FIA,* na warunkach opisanych przez *MKS*.

Certificate of registration for the staff of Competitors entered in the FIA World Championships: Certificate of registration issued by the *FIA to* the members of the *Competitor*'s staff in the *FIA* World Championships in the conditions prescribed by the *Code*.

Mistrzostwa: *Mistrzostwa* mogą składać się z cyklu *Zawodów* lub pojedynczych *Zawodów*.

***Championship*:** A *Championship* may be a series of *Competitions* or a single *Competition*.

Tor: Zamknięta *Trasa*, łącznie z wszystkimi obiektami będącymi jej częścią, zaczynająca i kończąca się w tym samym miejscu, specjalnie zbudowana lub dostosowana do wyścigów samochodowych. *Tor* może być okazjonalny, półstały lub stały w zależności od jego infrastruktury i dyspozycyjności do *Zawodów*.

Circuit: Closed *Course*, including the inherent installations, beginning and ending at the same point, built or adapted specifically for automobile racing. A *Circuit* may be temporary, semi-permanent or permanent, depending on the character of its installations and its availability for *Competitions*.

Wyścig na torze: *Zawody* odbywające się na *Torze* zamkniętym pomiędzy dwoma lub więcej *Samochodami* współzawodniczącymi pomiędzy sobą w tym samym czasie na tej samej trasie, w których decydującym czynnikiem jest prędkość lub dystans przejechany w określonym czasie.

Circuit Race: *Competition* held on a closed *Circuit* between two or more *Automobiles*, running at the same time on the same course, in which speed or the distance covered in a given time is the determining factor.

Klasy: Grupowanie *Samochodów* zgodnie z pojemnością skokową ich silników lub przy pomocy innego kryterium (patrz *Załączniki D i J)*.

***Classification*:** Grouping of *Automobiles* according to their engine cylinder capacity or by any other means of distinction (See *Appendices* D and J).

Zawody Zamknięte: *Krajowe Zawody*, mogą być nazywane „zamkniętymi" gdy dostępne są wyłącznie dla członków Klubu, posiadaczy *Licencji* (*Zawodnika* lub *Kierowcy*) wydanych przez *ASN* danego kraju.

Closed Competition: A *National Competition* may be called "closed" when it is confined solely to members of a Club who themselves hold *Licences* (*Competitor* or *Driver*) issued by the *ASN* of the country concerned.

MKS: Międzynarodowy Kodeks Sportowy *FIA* i jego *Załączniki*.

Code: The *FIA* International Sporting Code and its *Appendices*.

Zawody: Pojedyncza aktywność w sporcie samochodowym z własnymi wynikami. Może składać się z jednego lub kilku biegów oraz finału, mieć treningi wolne, treningi kwalifikacyjne i wyniki w kilku kategoriach lub być podzielone w podobny sposób, ale muszą być zakończone wraz z końcem *Imprezy (Event'u)*.

Competition: Single motor sport activity with its own results. It may comprise (a) heat(s) and a final, free practice, qualifying practice sessions and results of several categories or be divided in some similar manner, but must be completed by the end of the *Event*.

- ***Zawody Szybkościowe:*** Za *Zawody Szybkościowe* uważa się: *Wyścigi na Torze, Rajdy, Rajdy Terenowe, Wyścigi na przyspieszenie (dragsterów), Wyścigi Górskie, Próby ustanowienia Rekordu, Próby, Trial, Drifting, Slalom* i inne formy *Zawodów* wedle uznania *FIA*.

- ***Speed Competition***: The following are considered as a *Speed Competition*: *Circuit Races, Rallies, Cross-Country Rallies, Drag Races, Hill Climbs, Record Attempts, Tests, Trials, Drifting, Slalom* and other form of *Competitions* at the discretion of the *FIA*.

- ***Zawody z Ograniczoną Prędkością***: *Zawody*, w których średnia prędkość wynosi maksymalnie 50 km/h, i/lub które odbywają się na drogach publicznych otwartych dla ruchu publicznego. Za *Zawody z Ograniczoną Prędkością* uważa się: regularność, ekoregularność, ekokonkurs, regularność samochodów historycznych, pokazy, paradę, zgromadzenie turystyczne i inne formy *Zawodów* według uznania *FIA*.

- ***Limited-Speed Competition***: *Competition*, where the average speed is 50 km/h maximum and/or which is conducted on public roads open to normal traffic. The following are considered as a *Limited-speed Competition*: regularity, eco-regularity, eco-competition, historic regularity, *Demonstrations*, *Parade*, *Touring Assembly*, and other form of *Competitions* at the discretion of the *FIA*.

Zawodnik: Osoba fizyczna lub prawna dopuszczona do jakichkolwiek *Konkurencji*, obowiązkowo posiadająca *Licencję Zawodnika*, wydaną przez jego *Macierzysty ASN*.

Competitor: Person or body accepted for any *Competition* whatsoever, and necessarily holding a *Competitor*'s *Licence* issued by their *Parent ASN*.

Linia kontrolna: Linia, na której dokonywany jest pomiar czasu w momencie jej przekroczeniu przez *Samochód*.

Control Line: Line at the crossing of which an *Automobile* is timed.

Trasa: Droga wyznaczona do pokonywania przez *Zawodników*.

Course: Route to be followed by *Competitors*.

Rajd Terenowy (z wyjątkiem Mistrzostw Świata FIA): *Konkurencja* przeprowadzana na trasie o całkowitej długości od 1200 km do 3000 km. Długość każdego odcinka specjalnego nie może wynosić więcej niż 500 km.

Cross-Country Rally (except for the FIA World Championship): *Competition* with a total distance between 1200 and 3000 km. The length of each selective section must be no more than 500 km.

Pojemność skokowa: Objętość wytworzona w cylindrze (lub cylindrach) silnika przez wznoszący się i opadający ruch tłoków. Objętość ta wyrażana jest w centymetrach sześciennych, a we wszystkich obliczeniach dotyczących *Pojemności Skokowej* silników, jako liczbę Pi przyjmuje się równowartość 3.1416.

***Cylinder capacity*:** Volume generated in cylinder (or cylinders) by the upward or downward movement of the pistons. This volume is expressed in cubic centimetres, and for all calculations relating to *Cylinder Capacity*, the symbol Pi will be regarded as equivalent to 3.1416.

Pokaz: Zaprezentowanie osiągów jednego lub więcej *Samochodów*.

Demonstration: Display of the performance of one or more *Automobiles*.

Dyskwalifikacja: *Dyskwalifikacja* oznacza, że osoba lub osoby nie mogą kontynuować udziału w Zawodach. *Dyskwalifikacja* może dotyczyć części Zawodów (np. bieg, finał, wolne treningi, kwalifikacje, wyścig, etc.), całych *Zawodów* lub kilku *Zawodów* w ramach jednej *Imprezy (Event'u)*, pozostaje w gestii ZSS i może zostać ogłoszona w czasie lub po Zawodach, lub części *Zawodów*, tak jak określi to ZSS. Wyniki lub czasy zdyskwalifikowanej osoby są unieważnione.

Disqualification: *Disqualification* means that a person or persons may not continue to participate in a *Competition*. The *Disqualification* may be for part of a *Competition* (e.g. heat, final, free practice, qualifying practice sessions, race, etc.) the whole *Competition* or several *Competitions* within the same *Event*, at the discretion of the stewards, and may be pronounced during or after the *Competition*, or part of the *Competition*, as determined by the stewards. The disqualified person's relevant results or times are voided.

Wyścig na przyspieszenie (dragster): Wyścig na przyspieszenie pomiędzy co najmniej dwoma

Drag race: Acceleration contest between at least two *Automobiles* racing from a standing *Start* over

Samochodami, ze *Startu* zatrzymanego, na *Torze* prostym, którego *Trasa* jest precyzyjnie zmierzona, gdzie pierwszy *Samochód* mijający *Linię* mety (bez kary) uzyskuje najlepszy wynik.

a straight, precisely measured *Course* in which the first *Automobile* to cross the *Finish Line* (without penalty) achieves the better performance.

Drifting: *Konkurencja*, w której *Kierowcy* rywalizują, starając się dokładnie podążać wyznaczoną *Trasą*. Punkty, za właściwą kombinację linii, kąta, stylu i prędkości jazdy, będą przyznawane przez sędziów. *Drifting* może odbywać się na zamkniętych, stałych lub okazjonalnych *Trasach*, z dozwolonymi dwiema formami *Współzawodnictwa*:

Drifting: A *Competition* in which *Drivers* compete by aiming to accurately follow a pre-determined *Course*. Scoring will be done by Judges, based on a combination of line, angle, style and speed. *Drifting* can take place on either permanent or temporary Closed *Courses*, with two forms of *Competition* permitted:

- *Drifting* solo, często stosowany w kwalifikacjach, który polega na tym, że *Kierowcy* rywalizują pojedynczo, aby uzyskać jak najwyższy wynik punktowy, i/lub
- *Drifting* w parze/bitwa będzie obejmował rywalizację dwóch *Kierowców,* w tym samym czasie, przez co najmniej dwa przejazdy. Każdy *Kierowca* będzie miał możliwość bycia pojazdem prowadzącym w jednym biegu i pojazdem goniącym w drugim. Celem prowadzącego *Kierowcy* będzie odtworzenie idealnego przejazdu kwalifikacyjnego, podczas gdy celem *Kierowcy* goniącego będzie odzwierciedlenie przejazdu *Kierowcy* prowadzącego, przy zachowaniu jak największej bliskości. Sędziowie określą zwycięzcę każdej pary/bitwy, porównując ich występy w obu przejazdach (i kolejnych przejazdach, które mogą być zarządzone).

- Solo *Drifting*, often used for qualifying, will see *Drivers* compete one at a time to set as high a points score as possible, and / or
- Tandem/battle *Drifting*, will feature two *Drivers* at the same time over a minimum of two runs. Each Driver will take the opportunity to be the leading vehicle for one run and the chasing vehicle for the other. The leading *Driver's* objective will be to replicate what would be a perfect qualifying run, while the chasing *Driver's* objective will be to mirror the run of the leader while maintaining as close proximity as possible. The Judges will determine the winner of each tandem/battle by comparing their performances across both runs (and any further runs as may be ordered).

Kierowca: Osoba kierująca *Samochodem* w jakichkolwiek *Zawodach*, obowiązkowo posiadająca *Licencję Kierowcy* wydaną przez jego *Macierzysty ASN*.

Driver: Person driving an *Automobile* in any *Competition* whatsoever and necessarily holding a *Driver*'s *Licence* issued by their *Parent ASN*.

Zgłoszenie: *Zgłoszenie* jest umową zawartą pomiędzy *Zawodnikiem* a *Organizatorem,* dotyczącą udziału wspomnianego *Zawodnika* w danych *Zawodach*. Może być podpisane przez obie strony lub być wynikiem wymienianej korespondencji.

Entry: An *Entry* is a contract between a *Competitor* and the *Organiser* concerning the participation of the said *Competitor* in a given *Competition*. It can be signed by both parties or result from an exchange of correspondence.

Zawodowy Zawodnik UE: *Zawodnik* zawodowy posiadający *Licencję* wydaną przez kraj Unii Europejskiej lub porównywalny kraj, uznany za taki przez *FIA*. W tym rozumieniu zawodowym *Zawodnikiem* jest ten, kto deklaruje właściwym władzom podatkowym dochody w formie pensji lub sponsoringu, które czerpie z udziału w rywalizacji w sporcie samochodowych i dostarczy dowody takiej deklaracji w formie do przyjęcia przez *ASN,* który wydał mu licencję lub udowodni *FIA* swój status zawodowca, łącznie z odwołaniem się do osiąganych korzyści nie podlegających deklarowaniu odpowiednim władzom.

EU Professional Competitor: professional *Competitor* holding a *Licence* issued by any European Union country, or by a comparable country designated as such by the *FIA*. Within that context, a professional *Competitor* is one who declares to the relevant authorities the money he receives by way of salary or sponsorship for competing in motor sport and provides proof of such declaration in a form acceptable to the *ASN* which issued his *Licence*, or who otherwise satisfies the *FIA* of his professional status, including by reference to benefits enjoyed but not required to be declared to the relevant authorities.

Zawodowy Kierowca UE: *Kierowca* zawodowy posiadający *Licencję* wydaną przez kraj Unii Europejskiej lub porównywalny kraj, uznany za taki przez *FIA*. W tym rozumieniu zawodowym *Kierowcą* jest ten, kto deklaruje właściwym władzom

EU Professional Driver: professional *Driver* holding a *Licence* issued by any European Union country, or by a comparable country designated as such by the *FIA*. Within that context, a professional *Driver* is one who declares to the relevant authorities the money

podatkowym dochody w formie pensji lub sponsoringu, które czerpie z udziału w rywalizacji w sporcie samochodowych i dostarczy dowody takiej deklaracji w formie do przyjęcia przez *ASN,* który wydał mu licencję lub udowodni *FIA* swój status zawodowca, łącznie z odwołaniem się do osiąganych korzyści nie podlegających deklarowaniu odpowiednim władzom.

he receives by way of salary or sponsorship for competing in motor sport and provides proof of such declaration in a form acceptable to the *ASN* which issued his *Licence*, or who otherwise satisfies the *FIA* of his professional status, including by reference to benefits enjoyed but not required to be declared to the relevant authorities.

Impreza (Event): Składa się z jednej (-ych) lub kilku: *Zawodów, Parad, Pokazów lub Zlotów Turystycznych*.

Event: An *Event* is made up of one or several of: *Competition*, *Parade*, *Demonstration* or *Touring Assembly*.

Wykluczenie: Osobę lub stronę można uznać jako wykluczonych, gdy zostanie im definitywnie zakazane branie udziału w jakichkolwiek *Zawodach*. Unieważnia to i anuluje każde wcześniejsze nadesłane przez wykluczoną osobę *Zgłoszenie* i pociąga za sobą przepadek uprzednio wpłaconego *Wpisowego*.

Exclusion: A person or body shall be said to be excluded when they have been definitively forbidden to take part in any *Competition* whatsoever. It shall render null and void any previous *Entry* made by the person excluded and shall entail the forfeiture of *Entry* fees.

FIA: Fédération Internationale de l'Automobile - Międzynarodowa Federacja Samochodowa.

FIA: The Fédération Internationale de l'Automobile.

Finansowe Przepisy FIA dot. Formuły 1: przepisy finansowe dotyczące tylko Mistrzostw Świata FIA Formuły 1, zgodnie z okazjonalnymi zmianami.

FIA Formula One Financial Regulations: the financial regulations applicable only to the *FIA* Formula One World Championship, as amended from time to time.

Klasyfikacja Końcowa: Wyniki podpisane przez ZSS i opublikowane po zakończeniu badania kontrolnego i/lub podjęciu przez ZSS wszystkich decyzji (w przypadku wniesienia odwołania lub konieczności wykonania dalszych badań technicznych, mogą zawierać stosowne zastrzeżenie).

***Final Classification*:** results signed by the stewards and published upon completion of the scrutineering and/or all stewards' decisions (in the event of an appeal or of subsequent technical checks, a caveat can be added).

Linia Mety: Końcowa *Linia Kontrolna*, z pomiarem czasu lub bez pomiaru czasu.

Finish Line: Final *Control Line*, with or without timing.

Siła Wyższa: Nieprzewidziane zewnętrzne zdarzenie, któremu nie można zapobiec.

Force Majeure: Unpredictable, unpreventable and external event.

Handicap: Sposób ustalony w *Regulaminie Uzupełniającym Zawodów* mający na celu maksymalne wyrównanie szans *Zawodników*.

Handicap: Method laid down in the *Supplementary Regulations* of a *Competition* with the object of equalising as far as possible the chances of the *Competitors*.

Wyścig górski: *Konkurencja*, w której każdy *Samochód* startuje indywidualnie w celu pokonania tej samej trasy, kończącej się *Linią Mety* zwyczajowo usytuowanej na wysokości wyższej niż *Linia Startu*. Czas pokonania trasy zawartej pomiędzy *Liniami Startu* i *Mety* jest czynnikiem determinującym klasyfikację.

Hill Climb: *Competition* in which each *Automobile* takes the start individually to cover the same course ending with a *Finish Line* usually situated at a higher altitude than the *Start Line*. The time taken to cover the distance between the *Start* and *Finish Lines* is the determining factor for establishing the classifications.

Mistrzostwa Międzynarodowe: *Mistrzostwa* utworzone wyłącznie z *Zawodów Międzynarodowych*, które organizowane są przez *FIA* lub inny podmiot posiadający pisemną zgodę *FIA*.

International Championship: *Championship* formed solely of *International Competitions* and which is organised by the *FIA*, or by another body with written consent of the *FIA*.

Zawody Międzynarodowe: *Zawody*, które zapewniają międzynarodowy standard bezpieczeństwa, zgodnie z przepisami ogłoszonymi przez *FIA* w niniejszym *MKS* i jego *Załącznikach*.

International Competition: *Competition* which procures a standard level of international safety according to the prescriptions decreed by the *FIA* in the *Code* and its *Appendices*.

Licencja Międzynarodowa: *Licencja* wydana przez *ASN*, w imieniu *FIA*, ważna w *Zawodach Międzynarodowych* odpowiednich do stopnia tej *Licencji*, pod warunkiem, że zawody te są zgłoszone do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego.

International Licence: *Licence* issued by an *ASN* on behalf of the *FIA* and which is valid for *International Competitions* appropriate to the level of such *Licence*, provided that they are entered on the International Sporting Calendar.

Rekord Okrążenia: Najlepszy czas pojedynczego okrążenia osiągnięty podczas wyścigu.

Lap Record: The fastest time achieved over a single lap during a race.

Licencja: Certyfikat zarejestrowania, wydawany osobie prawnej lub fizycznej (*Kierowca* lub *Zawodnik*, producent lub zespół, osoba oficjalna, *Organizator*, *Tor*, itp.) pragnącej uczestniczyć lub biorącej udział z jakiegokolwiek tytułu w *Zawodach* przeprowadzonych zgodnie z niniejszym *MKS*.

Licence: Certificate of registration issued to any person or body (*Drivers*, *Competitors*, manufacturers, teams, officials, *Organisers*, *Circuits*, etc.) wishing to participate or taking part, in any capacity whatsoever, in *Competitions* governed by the *Code*.

Rejestr Posiadaczy Licencji: Prowadzony przez *ASN* wykaz osób, którym ten *ASN* wydał *Licencję Zawodnika* lub *Kierowcy*.

***Licence-Holders' Register*:** List held by an *ASN* of those persons to whom this *ASN* has issued either a *Competitor*'s or a *Driver*'s *Licence*.

Numery Licencji: Numery licencji przyznawane są corocznie przez *ASN Zawodnikom* lub *Kierowcom* wpisanym do jego rejestru.

Licence Number: Numbers allotted annually by an *ASN* to the *Competitors* or to *Drivers* entered on its register.

Rajd Terenowy Maraton (o ile inne właściwe przepisy FIA nie stanowią inaczej): *Rajd Terenowy*, którego całkowita długość trasy musi wynosić co najmniej 5000 km. Całkowita długość odcinków specjalnych musi wynosić co najmniej 3000 km.

Marathon Cross-Country Rally (unless otherwise provided for in the applicable FIA regulations): *Cross-Country Rally* with a total distance of at least 5000 km. The total distance of the selective sections must be at least 3000 km.

Mila i kilometr: We wszystkich przeliczeniach z miar angielskich na metryczne i odwrotnie, *Mila* jest przyjmowana jako 1.609344 *Kilometra*.

Mile and Kilometre: For all conversions of imperial to metric measurements, and vice versa, the *Mile* shall be taken as 1.609344 *Kilometres*.

Złe zachowanie: należy przez to rozumieć w szczególności, ale nie wyłącznie:

- ogólne użycie języka (pisanego lub werbalnego), gestów i/lub znaków, które są obraźliwe, znieważające, wulgarne, niegrzeczne lub obelżywe i można w uzasadniony sposób oczekiwać lub postrzegać je jako wulgarne lub niegrzeczne lub powodujące obrazę, upokorzenie lub jako nieodpowiednie,
- napaść (atak łokciem, kopanie, cios pięścią, uderzenie, itd.).

Misconduct: to be understood in particular but not limited to:

- the general use of language (written or verbal), gesture and/or sign that is offensive, insulting, coarse, rude or abusive and might reasonably be expected or be perceived to be coarse or rude or to cause offense, humiliation or to be inappropriate,
- assaulting (elbowing, kicking, punching, hitting, etc.).

Mistrzostwa Krajowe: *Mistrzostwa* organizowane przez *ASN* lub przez inny podmiot posiadający pisemną zgodę tego *ASN-u*.

National Championship: *Championship* organised by an *ASN*, or by another body with written consent of the *ASN*.

Zawody Krajowe: Każde *Zawody* niespełniające jakiegokolwiek warunku dla *Zawodów Międzynarodowych*.

National Competition: Any *Competition* not satisfying any of the conditions of an *International Competition*.

Rekord Krajowy: *Rekord* ustanowiony lub pobity w zgodzie z przepisami wydanymi przez *ASN*, na jego terytorium lub na terytorium innego *ASN*, po uprzedniej zgodzie tego ostatniego. *Rekord Krajowy* określa się „*Rekordem w klasie*", jeżeli jest to najlepszy wynik uzyskany w jednej z klas, na które podzielone są dopuszczone do próby typy *Samochodów*

National Record: *Record* established or broken in conformity with the rules established by an *ASN* on its territory or on the territory of another *ASN* with the prior authorisation of the latter. A *National Record* is said to be a class *Record* if it is the best result obtained in one of the classes into which the types of *Automobiles* eligible for the attempt are

lub „*Rekordem absolutnym*”, jeśli jest najlepszym rezultatem, bez uwzględnienia podziału na klasy.

subdivided, or an absolute *Record* if it is the best result, not taking the classes into account.

Oficjalny Program: Obowiązkowy oficjalny dokument, przygotowany przez *Organizatora Zawodów,* podający do publicznej wiadomości wszelkie informacje dla zaznajomienia się ze szczegółami przebiegu *Zawodów*.

Official Programme: Compulsory official document prepared by the *Organising Committee* of a *Competition* giving all information in order to acquaint the public with the details of the *Competition*.

Organizator: *ASN,* automobilklub lub inna wykwalifikowana sportowo grupa.

Organiser: *ASN*, automobile club or another qualified sporting group.

Komitet Organizacyjny: Podmiot zatwierdzony przez ASN, z niezbędnymi uprawnieniami nadanymi przez *Organizatora Zawodów*, koniecznymi do organizacji *Zawodów* i wprowadzenia w życie *Regulaminu Uzupełniającego*.

Organising Committee: Body approved by the *ASN* invested by the *Organisers* of a *Competition* with all necessary powers for the organisation of a *Competition* and the enforcement of *Supplementary Regulations*.

Zezwolenie na Organizację: Dokument zezwalający na organizację *Zawodów*, wydany przez nadzorujący *ASN*.

Organising Permit: Document issued by the *ASN* authorizing the organisation of a *Competition*.

Niekwestionowany Rekord Świata: *Rekord* uznany przez *FIA* jako najlepszy wynik osiągnięty przez *Samochód* ze startu lotnego na dystansie *Kilometra* lub *Mili,* niezależnie od kategorii, klasy lub grupy.

Outright World Record: A *Record* recognised by the *FIA* as the best flying start *Kilometre* or *Mile* result obtained with an *Automobile*, irrespective ofcategory, of class or of group.

Parada: Prezentacja grupy *Samochód,* jadących z umiarkowaną prędkością.

Parade: Display of a group of *Automobiles* at a moderate speed.

Park zamknięty: Jest to miejsce, do którego *Zawodnik* zobowiązany jest dostarczyć swój (-e) *Samochód (-y)* zgodnie z przepisami zawartymi w obowiązujących regulaminach.

Parc Fermé: Location where the *Competitor* is obliged to bring his *Automobile(s)* as foreseen by the applicable regulations.

***Macierzysty ASN* (w odniesieniu do posiadaczy licencji):** *ASN* kraju, którego posiadacz licencji jest obywatelem (kraj zgodny z posiadanym przez niego/nią paszportem). W przypadku *Zawodowych Zawodników* lub *Kierowców UE, Macierzystym ASN-em* może być także *ASN* kraju Unii Europejskiej, którego posiadacz licencji jest faktycznym stałym rezydentem.

***Parent ASN* (in relation to licence-holders)**: *ASN* of the country of which the licence-holder is a national (the country of his/her passport). In the case of an *EU Professional Competitor* or *Driver*, a *Parent ASN* may also be the *ASN* of the European Union country of which the licence-holder is a bonafide permanent resident.

***Macierzysty ASN* (w odniesieniu do międzynarodowych serii):** *ASN* który zawnioskował o zgodę na serię i jeżeli krajowe regulaminy mają zastosowanie w regulaminie serii, to jest on odpowiedzialny za stosowanie tych regulaminów krajowych.

***Parent ASN* (in relation to international series)**: *ASN* that requested approval of the series and, if its national regulations are referred to in the series regulations, shall be responsible for the application of those national regulations.

Uczestnik: Każda osoba mająca dostęp do *Terenów Zastrzeżonych*.

Participant: Any person having access to the *Reserved Areas*.

Pasażer: Osoba inna niż *Kierowca*, przewożona w *Samochodzie* i ważąca wraz z wyposażeniem osobistym nie mniej niż 60 kg.
** Zgodnie z wykładnią FIA z 6.02.2002, w rajdach, kierowca i pilot (fr. pilote, co-pilote; ang. driver, co-driver) nie są traktowani jako pasażerowie /przypisek GKSS PZM/*

Passenger: Person, other than the *Driver*, conveyed on an *Automobile* and weighing with personal equipment not less than 60 kg.

Klasyfikacja Prowizoryczna: Wyniki publikowane po zakończeniu części lub ich całości. Klasyfikacja ta może być skorygowana w następstwie decyzji ZSS.

Provisional Classification: results published after the end of the session or *Competition* concerned.

This classification may be revised following a decision of the stewards.

Produkt Pirotechniczny: dowolne urządzenie zawierające substancje egzotermiczne lub egzotermiczną mieszaninę substancji przeznaczone do wytwarzania efektu kalorycznego, świetlnego, dźwiękowego, gazowego lub dymnego lub kombinacji tych efektów, w tym między innymi race, bomby dymne i fajerwerki.

Pyrotechnics Product: any device containing exothermic substances or an exothermic mixture of substances designed to produce a calorific, luminous, sound, gas or smoke effect, or a combination of these effects, including but not limited to flares, smoke bombs and fireworks.

Rajd: *Zawody* drogowe z narzuconą średnią prędkością przejazdu, całkowicie lub częściowo rozgrywane na drogach otwartych dla normalnego ruchu drogowego. *Rajd* składa się albo z pojedynczej trasy, którą muszą pokonać wszystkie samochody biorące w nim udział lub z kilku tras zdążających do jednego punktu zbiorczego, ustalonego z góry, po którym może być kontynuowana trasa wspólna lub nie. Trasa może zawierać jeden lub kilka odcinków specjalnych tj. prób organizowanych na drogach zamkniętych dla normalnego ruchu drogowego, i których wyniki razem, w myśl zasad ogólnych są głównym wyznacznikiem klasyfikacji generalnej *Rajdu*. Części trasy, które nie obejmują odcinków specjalnych zwane są „odcinkami drogowymi". Na odcinkach drogowych najwyższa prędkość przejazdu nie może nigdy być czynnikiem stanowiącym klasyfikację. *Zawody,* które częściowo wykorzystują drogi otwarte dla normalnego ruchu drogowego, ale mają ponad 20% odcinków specjalnych całej trasy, rozgrywanych na *Torach* stałych lub półstałych, muszą we wszystkich przypadkach być uważane jako *Zawody* o charakterze szybkościowym.

Rally: Road *Competition* with an imposed average speed run entirely or partly on roads open to normal traffic. A *Rally* consists either of a single itinerary which must be followed by all cars, or of several itineraries converging on a same rallying-point fixed beforehand and followed or not by a common itinerary. The route may include one or several special stages, i.e. events organised on roads closed to normal traffic, and which together determine the general classification of the *Rally*. The itineraries which are not used for special stages are called road sections. Speed must never constitute a factor determining the classification on these road sections. *Competitions* partly using roads open to normal traffic, but including special stages on permanent or semi-permanent *Circuits* for more than 20% of the total mileage of the rally, must be considered, for all questions of procedure, as speed *Competitions*.

Rekord (także Rekord Prędkości na Lądzie): Najlepszy wynik uzyskany w pewnych, ściśle określonych warunkach, określonych przez *MKS*.

***Record* (also Land Speed *Record*):** Best result obtained in particular conditions prescribed by the *Code*.

Próba ustanowienia Rekordu: Próba pobicia *Rekordu Krajowego, Rekordu Świata, Absolutnego Rekordu Świata* lub *Niekwestionowanego Rekordu Świata,* w zgodzie z *MKS*.

***Record Attempt*:** Attempt to break a *National Record*, *World Record*, *Absolute World Record*, or *Outright World Record*, in accordance with the *Code*.

Tereny Zastrzeżone: Teren gdzie odbywają się *Zawody*. Tereny zastrzeżone zawierają w sposób niewyczerpujący:

- jezdnię toru *(Trasę),*
- *Tor,*
- park maszyn,
- *Park Zamknięty,*
- parki lub strefy serwisowe,
- parki oczekiwania,
- boksy w przypadku toru,
- strefy zabronione dla publiczności,
- strefy kontroli,
- strefy zastrzeżone dla mediów,
- strefy tankowania.

Reserved Areas: Areas where a *Competition* is taking place. They include, but are not limited to:

- the track (*Course*),
- the *Circuit*,
- the paddock,
- the *Parc Fermé*,
- the service parks or zones,
- the holding parks,
- the pits,
- the zones that are barred to the public,
- the control zones,
- the zones that are reserved for the media,
- the refuelling zones.

***Slalom* (nazywany również Gymkhana, Motorkhana lub podobnie)**: Konkurencja rozgrywana na zamkniętym *Torze* gdzie w danej chwili tylko jeden

***Slalom* (also called Gymkhana, Motorkhana or similar meanings):** Competition held on closed *Course*, where one *Automobile* at a time runs

Samochód pokonuje trasę pomiędzy ustawionymi wygrodzeniami, a czynnikami decydującymi o wyniku są umiejętności oraz osiągnięty czas.

through pre-established obstacles and where ability and the time achieved are the determining factors.

Samochód specjalny: Pojazd, o co najmniej czterech kołach, którego napęd zapewniony jest sposób inny niże poprzez jego koła.

***Special Automobiles*:** Vehicles on at least four wheels which are propelled otherwise than through their wheels.

Pętla prędkości: stały *Tor*, składający się z nie więcej niż 4 zakrętów, wszystkich pokonywanych w tym samym kierunku skrętu.

Speedway: Permanent *Circuit*, with not more than 4 corners, all of which turn in the same direction.

Start: Moment w którym *Zawodnikowi* lub kilku *Zawodnikom* razem, dawany jest sygnał startu

Start: Moment when the order to start is given to a *Competitor* or to several *Competitors* starting together.

Linia Startu: Pierwsza *Linia Kontrolna,* z pomiarem lub bez pomiaru czasu.

Start Line: First *Control Line*, with or without timing.

Super Licencja: *Licencja* przyznawana i wydawana przez *FIA* kandydatowi, który o nią wystąpi, pod warunkiem, że posiada *Licencję* narodową zgodnie z przepisami *Załącznika* L. Jest ona obowiązkowa w niektórych *Międzynarodowych Mistrzostwach FIA* według warunków ustanowionych w ich regulaminach.

Super Licence: *Licence* drawn up and issued by the *FIA* to those candidates who apply for it, provided that they are already holders of a national *Licence* in accordance with *Appendix* L and it is compulsory for certain *FIA International Championships* under the conditions specified by each set of regulations.

Regulamin Uzupełniający: Obowiązkowy dokument oficjalny, wydawany przez *Komitet Organizacyjny Zawodów,* w celu uregulowania szczegółów *Zawodów*.

Supplementary Regulations: Official document issued by the *Organising Committee* of a *Competition* with the object of laying down the details of a *Competition*.

Zawieszenie: Zawieszenie pozbawia osobę, wobec której zostało orzeczone, na określony czas, prawa do bezpośredniego lub pośredniego udziału w jakimkolwiek charakterze: we (i) wszelkich *Zawodach* organizowanych lub regulowanych przez *FIA* lub *ASN* (lub podlegających ich władzy) oraz (ii) wszelkim testom przygotowawczym i treningom organizowanym lub regulowanym przez *FIA* lub *ASN* (lub podlegającym ich władzy) lub organizowanym przez ich członków lub posiadaczy licencji.

Suspension: the Suspension deprives, for a specified period of time, the person subject to it of the right to take part, directly or indirectly and in any capacity whatsoever, in (i) any *Competition* organised or regulated by the *FIA* or the *ASNs* (or placed under their authority), and (ii) any preparatory testing and training organised or regulated by the *FIA* or the *ASNs* (or placed under their authority) or organised by their members or licence-holders.

Próba: Usankcjonowane *Zawody*, w których każdy *Zawodnik* może wybrać swój własny czas do ich wykonania w okresie ustalonym regulaminem.

Test: Authorised *Competition* in which each *Competitor* may select his own time for carrying it out within a period determined by the regulations.

Wydarzenie/Zlot Turystyczny: Aktywność w sporcie samochodowym, organizowana wyłącznie w celu zgromadzenia się Uczestników w uprzednio wyznaczonym punkcie.

Touring Assembly: Motor sport activities organised with the sole aim of assembling *Participants* at a point determined beforehand.

Trial: *Zawody* składające się z szeregu prób odległości lub umiejętności.

Trial: *Competition* comprising a number of tests of distance or skill.

Rekord Świata: Najlepsze osiągnięcia dokonane w określonej klasie lub grupie. Istnieją *Rekordy Świata Samochodowe* i *Rekordy Świata Samochodów Specjalnych*.

World Record: Best performance accomplished in a determined class or group. There are *World Records* for *Automobiles* and *Special Automobiles*.

REGULAMIN SPORTOWY
RAJDÓW REGIONALNYCH FIA
2024

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

SPIS TREŚCI:

POSTANOWIENIA OGÓLNE (GENERAL PRINCIPLES) 5
ARTYKUŁ 1. WARUNKI OGÓLNE (GENERAL CONDITIONS) 5
ARTYKUŁ 2. DEFINICJE (DEFINITIONS) 6
MISTRZOSTWA I PUNKTY (CHAMPIONSHIP & POINTS) 9
ARTYKUŁ 3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE MISTRZOSTW (CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS) 9
ARTYKUŁ 4. MISTRZOSTWA DLA KIEROWCÓW I PILOTÓW (CHAMPIONSHIPS FOR DRIVERS AND CO-DRIVERS) 11
ARTYKUŁ 5. MISTRZOSTWA DLA PRODUCENTÓW I ZESPOŁÓW (CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS OR TEAMS) 11
ARTYKUŁ 6. MISTRZOSTWA TOWARZYSZĄCE (SUPPORT CHAMPIONSHIPS) 11
ARTYKUŁ 7. MISTRZOSTWA JUNIORÓW (JUNIOR CHAMPIONSHIP) 11
ARTYKUŁ 8. WYNIK NIEROZSTRZYGNIĘTY W MISTRZOSTWACH (DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP) 11
ARTYKUŁ 9. KRYTERIA DLA KIEROWCÓW PRIORYTETOWYCH (CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS) 12
ARTYKUŁ 10. CHARAKTERYSTYKA RAJDU (RALLY CHARACTERISTICS) 12
OSOBY OFICJALNE (OFFICIALS) 14
ARTYKUŁ 11. OSOBY OFICJALNE I DELEGACI (OFFICIALS AND DELEGATES) 14
DOPUSZCZONE SAMOCHODY (ELIGIBLE CARS) 15
ARTYKUŁ 12. SAMOCHODY DOPUSZCZONE DO MISTRZOSTW REGIONALNYCH FIA (CARS ELIGIBLE TO ENTER FIA REGIONAL CHAMPIONSHIP RALLIES) 15
OPONY I KOŁA (TYRES AND WHEELS) 17
ARTYKUŁ 13. POSTANOWIENIA OGÓLNE (GENERAL) 17
ARTYKUŁ 14. DOSTAWY OPON (TYRE SUPPLY) 20
ARTYKUŁ 15. ILOŚCI OPON (TYRE QUANTITIES) 20
ZESPOŁY MECHANICZNE (MECHANICAL COMPONENTS) 20
ARTYKUŁ 16. ZESPOŁY MECHANICZNE (MECHANICAL COMPONENTS) 20
ARTYKUŁ 17. ZESPOŁY MECHANICZNE – PRODUCENCI I ZESPOŁY WRC (MECHANICAL COMPONENTS – MANUFACTURERS AND WRC TEAMS) 22
ARTYKUŁ 18. DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SAMOCHODU (ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS) 22
STANDARDOWE DOKUMENTY I WIZA FIA (STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA) 23
ARTYKUŁ 19. STANDARDOWE DOKUMENT FIA (FIA STANDARDISED DOCUMENTS) 23
ARTYKUŁ 20. NADAWANIE WIZY FIA (ISSUING OF AN FIA VISA) 24
UBEZPIECZENIE (INSURANCE) 24
ARTYKUŁ 21. ZAKRES UBEZPIECZENIA (INSURANCE COVER) 24
ZGŁOSZENIA (ENTRIES) 25
ARTYKUŁ 22. PROCEDURA ZGŁOSZEŃ (ENTRY PROCEDURE) 25
ARTYKUŁ 23. DATY ZAMKNIĘCIA PRZYJMOWANIA ZGŁOSZEŃ (ENTRY CLOSING DATES) 26

ARTYKUŁ 24. WPISOWE (ENTRY FEES) 26
ARTYKUŁ 25. KLASY (CLASSES) 26
OZNAKOWANIE SAMOCHODÓW (CAR IDENTIFICATION) 26
ARTYKUŁ 26. SEZONOWO PRZYZNANE NUMERY (SEASONALLY ALLOCATED NUMBERS) 26
ARTYKUŁ 27. NUMERY STARTOWE (COMPETITION NUMBERS) 26
ARTYKUŁ 28. NAZWISKA KIEROWCY I PILOTA (DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES) 28
ARTYKUŁ 29. REKLAMA (ADVERTISING) 29
ODBIÓR ADMINISTRACYJNY I BADANIA KONTROLNE (ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING) 30
ARTYKUŁ 30. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY (ADMINISTRATIVE CHECKS) 30
ARTYKUŁ 31. BADANIE KONTROLNE PRZED STARTEM CZĘŚCI SPORTOWEJ RAJDU (SCRUTINEERING BEFORE THE START OF THE COMPETITION ELEMENT OF THE RALLY) 30
ARTYKUŁ 32. BADANIA PODCZAS RAJDU (CHECKS DURING THE RALLY) 31
ARTYKUŁ 33. KOŃCOWE BADANIE KONTROLNE (FINAL CHECKS) 32
RUCH DROGOWY (DRIVING CONDUCT) 32
ARTYKUŁ 34. ZACHOWANIE (BEHAVIOUR) 32
ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU (RECONNAISSANCE) 35
ARTYKUŁ 35. ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU (RECONNAISSANCE) 35
ODCINEK TESTOWY (SHAKEDOWN) 37
ARTYKUŁ 36. WYMAGANIA DOTYCZĄCE ODCINKA TESTOWEGO (SHAKEDOWN REQUIREMENTS) 37
ARTYKUŁ 37. WOLNE TRENINGI/KWALIFIKACJE (FREE PRACTICE / QUALIFYING) 38
START ORAZ PONOWNY START (STARTS AND RE-STARTS) 41
ARTYKUŁ 38. DZIAŁANIA PROMOCYJNE (PROMOTIONAL ACTIVITIES) 41
ARTYKUŁ 39. CEREMONIA STARTU (CEREMONIAL START) 41
ARTYKUŁ 40. START RAJDU (RALLY START) 41
ARTYKUŁ 41. KOLEJNOŚĆ STARTU I ODSTĘPY MIĘDZY ZAŁOGAMI (START ORDER AND INTERVALS) 41
PUNKTY KONTROLNE (CONTROLS) 42
ARTYKUŁ 42. PUNKTY KONTROLNE - PRZEPISY OGÓLNE (CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS) 42
ARTYKUŁ 43. PUNKTY KONTROLI PRZEJAZDU (PASSAGE CONTROLS) 43
ARTYKUŁ 44. PUNKTY KONTROLI CZASU (PKC) (TIME CONTROLS) 43
ARTYKUŁ 45. DOZWOLONE MAKSYMALNE SPÓŹNIENIA (MAXIMUM PERMITTED LATENESS) 46
ARTYKUŁ 46. PUNKTY KONTROLNE PRZEGRUPOWANIA (REGROUPING CONTROLS) 46
ODCINKI SPECJALNE (SPECIAL STAGES) 47
ARTYKUŁ 47. POSTANOWIENIE OGÓLNE (GENERAL) 47
ARTYKUŁ 48. START DO ODCINKÓW SPECJALNYCH (SPECIAL STAGE START) 47
ARTYKUŁ 49. META ODCINKA SPECJALNEGO (SPECIAL STAGE FINISH) 48
ARTYKUŁ 50. POWER STAGE (POWER STAGE) 49
ARTYKUŁ 51. ODCINKI SUPER SPECJALNE (SUPER SPECIAL STAGES) 50

ARTYKUŁ 52. PRZERWANIE ODCINKA SPECJALNEGO (INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE) 51
ARTYKUŁ 53. BEZPIECZEŃSTWO ZAWODNIKÓW (COMPETITOR SAFETY) 51
ARTYKUŁ 54. PONOWNY START PO WYCOFANIU (RE-START AFTER RETIREMENT) 54
ARTYKUŁ 55. NAPRAWY PRZED PONOWNYM STARTEM (REPAIRS PRIOR TO A RE-START) 55
SERWISOWANIE (SERVICE) 56
ARTYKUŁ 56. SERWISOWANIE - WARUNKI OGÓLNE (SERVICING – GENERAL CONDITIONS) 56
ARTYKUŁ 57. PARKI SERWISOWE (SERVICE PARKS) 57
ARTYKUŁ 58. OPRÓŻNIANIE I/LUB NAPEŁNIANIE ZBIORNIKA PALIWA W PARKU SERWISOWYM (EMPTYING AND/OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK) 58
ARTYKUŁ 59. FLEXI-SERWISOWANIE (FLEXI-SERVICE) 58
ARTYKUŁ 60. ODDALONE STREFY SERWISOWANIA (REMOTE SERVICE AREAS (RSA)) 59
PALIWO - TANKOWANIE PALIWA (FUEL – REFUELLING) 61
ARTYKUŁ 61. TANKOWANIE PALIWA I PROCEDURY (REFUELLING AND PROCEDURES) 61
ARTYKUŁ 62. UŻYCIE PALIWA (FUEL USE) 63
PARK ZAMKNIĘTY (PARC FERME) 63
ARTYKUŁ 63. PRZEPISY PARKU ZAMKNIĘTEGO (RULES OF PARC FERME) 63
WYNIKI I WYMAGANIA ADMINISTRACYJNE PO ZAWODACH (RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY) 64
ARTYKUŁ 64. WYNIKI RAJDU (RALLY RESULTS) 64
ARTYKUŁ 65. PROTESTY I ODWOŁANIA (PROTESTS AND APPEALS) 65
ARTYKUŁ 66. ROZDANIE NAGRÓD PODCZAS RAJDU (RALLY PRIZE GIVING) 66
ARTYKUŁ 67. DOROCZNE ROZDANIE NAGRÓD FIA (ANNUAL FIA PRIZE-GIVING) 67
TESTY (TESTING) 67
ARTYKUŁ 68. TESTY (TESTING) 67
WARIANTY - REGULAMINU SPORTOWEGO RAJDÓW REGIONALNYCH FIA 68
WARIANT NR IA – RAJDOWE MISTRZOSTWA EUROPY FIA (ERC) 68
WARIANT NR IB – RAJDOWE TROFEUM EUROPY FIA (ERT) 80
ZAŁĄCZNIKI - DO REGULAMINU SPORTOWEGO RAJDÓW REGIONALNYCH FIA 83
ZAŁĄCZNIK NR I – OZNAKOWANIE PUNKTÓW KONTROLNYCH 84
ZAŁĄCZNIK NR II – STANDARDOWE DOKUMENTY 86
ZAŁĄCZNIK NR III – BEZPIECZEŃSTWO 108
ZAŁĄCZNIK NR IV – CEREMONIA METY 109
ZAŁĄCZNIK NR V – HOMOLOGACJE OGUMIENIA 111
ZAŁĄCZNIK NR IX – SPECYFIKA WYMAGAŃ ORGANIZACYJNYCH 114
ZAŁĄCZNIK NR XIV – OŚWIADCZENIA I ZOBOWIĄZANIA KIEROWCY 118

W niniejszym regulaminie określenia odnoszące się do osób fizycznych (on, jego, ona, jej) mają zastosowanie do obojga płci.

In these regulations, terms referring to natural persons (he, him, she, her) are applicable to any gender.

POSTANOWIENIA OGÓLNE (GENERAL PRINCIPLES)

ARTYKUŁ 1. WARUNKI OGÓLNE (GENERAL CONDITIONS)

FIA organizuje Rajdowe Mistrzostwa, które są własnością FIA. Termin „Mistrzostwa" zawiera automatycznie: Rajdowe Mistrzostwa FIA, Rajdowy Challenge FIA, Rajdowe Trofea FIA oraz Rajdowe Puchary FIA.

The FIA organises Rally Championships which are the property of the FIA. The word "Championships" automatically includes the FIA Rally Championships, FIA Rally Challenges, FIA Rally Trophies and FIA Rally Cups.

Wszystkie Mistrzostwa FIA podlegają przepisom Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA wraz z jego załącznikami (MKS) oraz niniejszego regulaminu, który zawiera artykuły stosowane w jednych lub kilku konkretnych Mistrzostwach/Pucharach/Trofeach.

All FIA Championships are governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (the Code) and these regulations which consist of articles applicable to one or more of the specific Championships/Cup/Trophies.

FIA opublikuje kalendarz rajdowy dla poszczególnych Mistrzostw.

A calendar of rallies will be issued by the FIA for the relevant Championship.

1.1 STOSOWANIE

1.1.1 Wszyscy kierowcy, zawodnicy i osoby oficjalne biorące udział w Mistrzostwach, zobowiązują się, w imieniu swoim, swoich pracowników i przedstawicieli, przestrzegać wszystkich przepisów tak jak zostały opublikowane lub zmienione. Dotyczy to m.in. MKS, stosownych Regulaminów Technicznych, niniejszego Regulaminu Sportowego oraz regulaminów uzupełniających każdego rajdu.
W rozumieniu niniejszego Regulaminu Sportowego, promotorzy Mistrzostw, producenci opon, dostawcy paliwa i/lub inni dostawcy związani z rywalizującymi samochodami uznawani są za uczestników rajdu, zgodnie z art. 1.3 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego i jako tacy muszą wywiązać się z nakładanych na nich zobowiązań oraz podporządkować się decyzjom władz sportowych.

1.1 APPLICATION

1.1.1 All drivers, competitors and officials participating in the Championships undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the Code, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations, and the supplementary regulations of each rally.

For the purposes of the current Sporting Regulations, the championship promoters, tyre manufacturers, fuel suppliers or any suppliers connected with competitive cars are considered to be rally participants in accordance with Article 1.3 of the International Sporting Code, and as such must adhere to the obligations imposed on them, and abide by the decisions of the sporting authority.

1.1.2 Jedynie FIA może wyrazić zgodę na odstępstwa od niniejszego regulaminu.

1.1.2 Only the FIA may grant waivers to these regulations.

1.1.3 Wszelkie prośby o odstępstwa regulaminowe dotyczące Mistrzostw muszą być przesłane na formularzu służącym temu celowi, stworzonym przez Departament Rajdowy FIA. Każdy artykuł w Regulaminie Uzupełniającym zawodów, który zmienia zapisy niniejszego regulaminu, a na który nie uzyskano odstępstwa, będzie uznany za nieważny.

1.1.3 Any request for a waiver from regulations applicable for the Championships must be submitted on the form provided by the FIA Rally Department for that purpose. Any article in the Supplementary Regulations which may change these regulations without a waiver is void.

1.1.4 Dyrektor zawodów jest odpowiedzialny za stosowanie niniejszego regulaminu i regulaminu uzupełniającego przed i podczas trwania rajdu. Jest on zobowiązany informować ZSS o każdym istotnym incydencie wymagającym stosowania niniejszego regulaminu lub regulaminu uzupełniającego. W przypadkach, o których mowa w niniejszym Regulaminie, a także gdy uzna to za stosowne, Dyrektor zawodów zawiadomi pisemnie zawodnika/-ów, którego/-ych to dotyczy o zastosowaniu regulaminu.

1.1.4 The Clerk of the Course is charged with the application of these regulations and the rally Supplementary Regulations before and during the running of the rally. He must inform the Stewards of any important incidents that have occurred which require the application of these regulations or the rally Supplementary Regulations. In the cases specifically referred to in these Regulations, and as he may otherwise deem appropriate, he shall also notify in writing any such application to the competitor/s concerned.

1.1.5 Wszystko, co nie jest wyraźnie dozwolone przez niniejszy regulamin, jest zabronione.

1.1.6 Każde złamanie niniejszego regulaminu będzie zgłoszone do ZSS, który może nałożyć karę zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym FIA. Każda sytuacja, której nie przewidziano w niniejszym regulaminie będzie analizowana przez ZSS, który sam ma prawo do podjęcia właściwej decyzji, jak określono w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym FIA.

1.1.7 Wszyscy zawodnicy biorący udział w Mistrzostwach muszą upewnić się, że ich kierowcy i piloci podpisali formularz oświadczenia i zobowiązania kierowcy, zgodnie z Załącznikiem XIV.

1.2 JĘZYK OFICJALNY
Poszczególne dokumenty, w szczególności regulamin uzupełniający i komunikaty muszą być zredagowane przynajmniej w języku angielskim. Dokumenty zredagowane w języku kraju organizatora są w jego gestii i ponosi on za nie odpowiedzialność.

1.3 INTERPRETACJA
W przypadku powstania jakichkolwiek rozbieżności interpretacyjnych niniejszego regulaminu, jedynie FIA jest upoważniona do podejmowania decyzji. W czasie zawodów, decyzję dotyczące rozbieżności będzie podejmował ZSS.

1.4 DATA STOSOWANIA
Niniejszy regulamin wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024.

1.1.5 Anything that is not expressly authorised by these regulations is forbidden.

1.1.6 Any breach of these regulations will be reported to the Stewards, who may impose a penalty as in the International Sporting Code. Any case not provided for in the regulations will be studied by the Stewards, who alone have the power to make decisions as stipulated in the International Sporting Code.

1.1.7 All competitors taking part in a Championship event must ensure that their drivers and co-drivers sign the Driver's declaration and undertakings form as attached in Appendix XIV.

1.2 OFFICIAL LANGUAGE
The various documents, and in particular the Supplementary Regulations and any bulletins, must be written at least in English. The documents written in the language of the organising country remain at the discretion and responsibility of the organiser.

1.3 INTERPRETATION
Should any dispute arise as to the interpretation of these regulations, only the FIA has the authority to decide. During the event the Stewards will decide on any dispute.

1.4 DATE OF APPLICATION
These regulations come into force on 1 January 2024.

ARTYKUŁ 2. DEFINICJE (DEFINITIONS)

2.1 POCZĄTEK RAJDU
Rajd rozpoczyna się w dniu odbioru administracyjnego lub dniu zapoznania z trasą (w zależności co odbywa się wcześniej). Cześć sportowa rajdu zaczyna się na pierwszym punkcie kontroli czasu (PKC 0).

2.2 KOMUNIKAT
Oficjalny dokument sporządzony na piśmie w celu wyjaśnienia lub uzupełnienia regulaminu uzupełniającego rajdu tak, jak sprecyzowano to w Załączniku II. Komunikat nie może zmieniać ani poprawiać Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA. Może to być zrobione jedynie na podstawie odstępstwa regulaminowego otrzymanego od FIA.

2.3 INFORMACJA
Oficjalny dokument sporządzony na piśmie o charakterze informacyjnym, który może być opublikowany przez Dyrektora zawodów lub ZSS.

2.4 STREFY KONTROLI
Obszar pomiędzy pierwszym żółtym znakiem zapowiadającym a ostatnim, beżowym znakiem z trzema ukośnymi paskami jest uznawany za strefę kontroli.

2.1 BEGINNING OF THE RALLY
The rally begins on the day of administrative checks or reconnaissance (whichever is the earlier).The competition element of the rally begins at TC0 time control.

2.2 BULLETIN
An official written document intended to clarify or complete the Supplementary Regulations of the rally as detailed in Appendix II. A bulletin cannot change or amend the Regional Rally Sporting Regulations. This can only be done by the issuing of a waiver granted by the FIA.

2.3 COMMUNICATION
Official written document of an informative nature which may be issued by either the Clerk of the Course or the Stewards.

2.4 CONTROL ZONES
The zones between the first yellow warning sign and the final beige sign with three transverse stripes is considered as the control zone.

2.5 ZAŁOGA
W każdym samochodzie w skład załogi wchodzą dwie osoby, określane jako kierowca i pilot. O ile nie postanowiono inaczej, obydwaj członkowie załogi mogą prowadzić samochód podczas rajdu. Każdy z nich musi posiadać ważną w bieżącym roku, międzynarodową licencję kierowcy FIA oraz ważne prawo jazdy, które jest ważne w czasie rajdu. Jeżeli w zgłoszeniu nie jest wskazany zawodnik to kierowca uznawany jest również za zawodnika i musi posiadać dwie stosowne licencje. Podczas zawodów odbywających się za granicą członkowie załogi muszą posiadać międzynarodowe ubezpieczenie, które w momencie wypadku jeśli będzie to konieczne, pokryje koszt ich powrotu do kraju.

2.6 DECYZJA
Dokument opublikowany przez ZSS, określający ich ustalenia poczynione w wyniku przeprowadzonego dochodzenia, przesłuchania lub śledztwa.

2.7 FIA
Wszędzie, gdzie użyto określenia FIA, oznacza to - Komisja Rajdowa FIA.

2.8 KONIEC RAJDU
Rajd kończy się wraz z ogłoszeniem Klasyfikacji Końcowej. Cześć sportowa rajdu kończy się na ostatnim punkcie kontroli czasu (PKC).

2.9 ETAP
Każda część sportowa rajdu oddzielona nocnym przegrupowaniem (park zamknięty). Odcinki super specjalne organizowane wieczorem w przeddzień Etapu 1, będą uznane jako Sekcja 1 Etapu 1.

2.10 STREFA MEDIÓW
Strefa ustanowiona dla mediów przed PKC przy wjeździe do parków serwisowych, oddalonych stref serwisowania lub przegrupowań.

2.11 NEUTRALIZACJA
Czas, w którym załoga jest zatrzymana przez organizatora rajdu z jakiegokolwiek powodu z zastosowaniem przepisów parku zamkniętego.

2.12 ZAWIADOMIENIE
Oficjalny dokument, wydany i opublikowany na piśmie przez Dyrektora zawodów, informujący we właściwy sposób zawodnika/zawodników o zastosowaniu niniejszego Regulaminu i/lub regulaminu uzupełniającego rajdu.

2.13 PARK ZAMKNIĘTY („Parc Ferme")
Miejsce, do którego wstęp mają jedynie upoważnione osoby oficjalne, gdzie jakiekolwiek działanie, sprawdzanie, udoskonalanie lub naprawa samochodu są zabronione, chyba, że jednoznacznie jest to dopuszczone w niniejszym regulaminie lub regulaminie uzupełniającym rajdu.

2.5 CREW
A crew is made up of two persons on board each car nominated as driver and co-driver. Unless otherwise stated, either member of the crew may drive during the rally and each one must hold an FIA international driver's competition licence for the current year and a valid driving licence, which is valid for the rally. If no competitor is listed on the entry application, the driver is deemed also to be the competitor and must hold the two corresponding licences. When competing outside their countries, crews must have taken out an international insurance policy covering their repatriation, if necessary, after an accident.

2.6 DECISION
A document issued the Stewards to announce their findings following an enquiry, hearing or investigation.

2.7 FIA
Any mention of the FIA refers to the FIA Rally Department.

2.8 END OF THE RALLY
The rally ends upon posting of the Final Classification. The competition element of the rally finishes at the final time control.

2.9 LEG
Each competitive part of the rally, separated by an overnight regroup (parc ferme). If Super Special Stages are organised on the evening before Leg 1, this shall be considered to be Section 1 of Leg 1.

2.10 MEDIA ZONE
A zone established for the media prior to the time control at the entrance of service parks, remote services or regroup parks.

2.11 NEUTRALISATION
The time during which a crew is stopped by the organisers for whatever reason where parc ferme rules apply.

2.12 NOTIFICATION
An official written document issued and published by the Clerk of the Course informing, as appropriate, a competitor/ competitors of the application of these Regulations and/or the rally supplementary regulations.

2.13 PARC FERMÉ
An area in which any operation, checking, tuning or repair on the car is not allowed unless expressly provided for by these regulations or by the Supplementary Regulations of the rally and where only authorised officials are admitted.

2.14 ZABRONIONE SERWISOWANIE
Użycie lub otrzymanie przez załogę jakichkolwiek materiałów przetworzonych (stałych lub płynnych, jeżeli nie są dostarczone przez organizatora), części zamiennych, narzędzi lub wyposażenia innego niż przewożone w startującym samochodzie lub obecność personelu zespołu tak, jak definiuje to niniejszy regulamin.

2.14 PROHIBITED SERVICE
The use or receipt by the crew of any manufactured materials (solid or liquid, unless if supplied by the organisers), spare parts, tools or equipment other than those carried in the competing car or the presence of team personnel as defined in these regulations.

2.15 ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU
Obecność na odcinku specjalnym, w każdej chwili i w jakiekolwiek formie, kierowcy i/lub pilota priorytetowego FIA, lub któregokolwiek członka załogi nieprioritytetowej, mającego zamiar zgłosić się do rajdu, po ogłoszeniu jego harmonogramu.

2.15 RECONNAISSANCE
The presence on a special stage in any way whatsoever of an FIA priority driver and / or co-drivers at any time or of any non-priority crew member intending to enter a rally after the announcement of the itinerary.

2.16 HARMONOGRAM ZAPOZNANIA Z TRASĄ RAJDU
Umieszczony w regulaminie uzupełniającym harmonogram określający kiedy załogi mogą zapoznawać się z trasą rajdu.

2.16 RECONNAISSANCE TIMETABLE
The timetable specified in the Supplementary Regulations during which the crews may familiarise themselves with the rally route.

2.17 PRZEGRUPOWANIE
Przerwa zaplanowana przez organizatora, podlegająca przepisom parku zamkniętego, z punktem kontroli czasu przy wjeździe i wyjeździe, w celu zapewnienia planowego przebiegu rajdu i/lub przegrupowania samochodów uczestniczących w rajdzie w danej chwili. Czas trwania przegrupowania dla poszczególnych załóg może być różny.

2.17 REGROUP
A stop scheduled by the organisers under parc ferme conditions having a time control at the entrance and exit to enable the schedule to be followed and/or to regroup the cars still in the rally. The stopping time may vary from crew to crew.

2.18 ODCINEK DROGOWY
Część harmonogramu/trasy rajdu nie będąca odcinkiem specjalnym.

2.18 ROAD SECTION
The parts of an itinerary which are not used for special stages.

2.19 SEKCJA RAJDU
Każda część rajdu oddzielona przegrupowaniem.

2.19 SECTION OF THE RALLY
Each part of the rally separated by a regroup.

2.20 SERWISOWANIE
Każda praca wykonywana przy startującym samochodzie, z wyjątkiem ograniczeń zawartych w niniejszym regulaminie.

2.20 SERVICE
Any work on a competing car except where limited in these regulations.

2.21 ODCINEK SPECJALNY
Próba z pomiarem czasu na drodze zamkniętej dla innych pojazdów / użytkowników podczas rajdu.

2.21 SPECIAL STAGE
Timed speed test on roads closed to the public for the rally.

2.22 ODCINEK SUPER SPECJALNY
Każda zmiana zasad dotyczących rozgrywania odcinka specjalnego w stosunku do opisanych w tym regulaminie. Szczegóły zmian muszą być opisane w Regulaminie Uzupełniającym, a odcinek wskazany jako Super Specjalny w harmonogramie.

2.22 SUPER SPECIAL STAGE
Any variation from the running of a special stage as described in these regulations and detailed in the rally Supplementary Regulations and identified as such in the itinerary.

2.23 ZESPÓŁ
W skład zespołu wchodzą: zawodnik, załoga oraz jej personel pomocniczy.

2.23 TEAM
A team is made up of the competitor, the crew and support personnel.

2.24 KARTA DROGOWA
Karta służąca do wpisywania czasów zarejestrowanych na różnych punktach kontrolnych, rozmieszczonych zgodnie z harmonogramem rajdu.

2.24 TIME CARD
A card intended for the entry of times recorded at the different control points scheduled on the itinerary.

2.25 STREFA TECHNICZNA
Strefa, która może być zlokalizowana pomiędzy dwoma PKC, w celu przeprowadzenia badań kontrolnych przez sędziów technicznych.

2.26 ODSTĘPSTWO
Czynność zamierzonego odrzucenia lub zmiany części niniejszego regulaminu. FIA może udzielić odstępstwa tylko w szczególnej, nieuniknionej i indywidualnej sytuacji. Odstępstwo nie może zmienić ogólnego znaczenia regulaminu.

2.27 ŻÓŁTA KARTKA
W przypadku stwierdzenia poważnego naruszenia zasad bezpieczeństwa Komisja Rajdowa FIA może przyznać żółtą kartkę organizatorowi imprezy /ASN, jeśli zostanie to zaproponowane przez Komisję Zamkniętych Dróg FIA. Komisja Rajdowa FIA może zadecydować o nie włączeniu takiej imprezy do przyszłorocznego kalendarza.

2.28 NIEBIESKA KARTKA
W przypadku stwierdzenia poważnego naruszenia przepisów lub podjętych zobowiązań (harmonogram, struktura organizacyjna, itd.), Komisja Rajdowa FIA może przyznać niebieską kartkę organizatorowi imprezy /ASN. Aby ta impreza była włączona do przyszłorocznego kalendarza organizator/ASN musi zaakceptować i wdrożyć zalecenia wydane przez Komisję Rajdową FIA.

2.25 TECHNICAL ZONE
A zone which may be located between two time controls for the purpose of carrying out technical checks by the scrutineers.

2.26 WAIVER
The act of intentionally relinquishing or amending part of these regulations. The FIA may only grant a waiver in a special, unavoidable and individual situation. A waiver cannot change the general meaning of the regulations.

2.27 YELLOW CARD
A yellow card can be given by the Rally Commission to an event organiser/ASN if a serious lack of safety in rallies is observed and upon a proposal from the Closed Road Commission. The Rally Commission may decide not to include an event that has been given a yellow card on the following year's calendar.

2.28 BLUE CARD
A blue card can be given by the Rally Commission to an event organiser/ASN if a serious lack of compliance with the regulations and the commitments undertaken (itinerary, organisational structure, etc.) is observed. To be included in the following year's calendar, the organiser/ASN must accept and implement the action list decided by the Rally Commission.

MISTRZOSTWA I PUNKTY (CHAMPIONSHIP & POINTS)

ARTYKUŁ 3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE MISTRZOSTW (CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS)

3.1 PRZYZNAWANIE PUNKTÓW MISTRZOWSKICH

3.1.1 Celem zdobycia tytułów Mistrzowskich, punkty przyznawane są za każdy rajd biorąc pod uwagę klasyfikację generalną, zgodnie z następującą tabelą:

1 miejsce	30 punktów
2 miejsce	24 punkty
3 miejsce	21 punktów
4 miejsce	19 punktów
5 miejsce	17 punktów
6 miejsce	15 punktów
7 miejsce	13 punktów
8 miejsce	11 punktów
9 miejsce	9 punktów
10 miejsce	7 punktów
11 miejsce	5 punktów
12 miejsce	4 punkty
13 miejsce	3 punkty
14 miejsce	2 punkty
15 miejsce	1 punkt

3.1.2 Przyznanie obniżonej liczby punktów
Jeżeli rajd zaliczany do klasyfikacji Mistrzostw, Trofeum lub Pucharu nie może odbyć się w całości z jakichkolwiek powodów to punkty zostaną przyznane w oparciu o klasyfikację rajdu w następujący sposób:

3.1 ATTRIBUTION OF CHAMPIONSHIP POINTS

3.1.1 For each Championship title, points will be awarded for each rally taking into account the final classification according to the following scale:

1st	30 points
2nd	24 points
3rd	21 points
4th	19 points
5th	17 points
6th	15 points
7th	13 points
8th	11 points
9th	9 points
10th	7 points
11th	5 points
12th	4 points
13th	3 points
14th	2 points
15th	1 point

3.1.2 Attribution of reduced points
Should one of the rallies counting towards a Championship, Trophy or Cup not be able to be run in its entirety, the points shall be awarded based on the established classification.

- całość punków zostanie przyznana, jeżeli zostało pokonanych co najmniej 75% całkowitej, zaplanowanej długości odcinków specjalnych zgodnie z niniejszymi przepisami,
- połowa punktów zostanie przyznana, jeżeli pokonanych zostało co najmniej 50% i mniej niż 75% całkowitej, zaplanowanej długości odcinków specjalnych zgodnie z niniejszymi przepisami,
- jedna trzecia punktów zostanie przyznana, jeżeli pokonanych zostało co najmniej 25% i mniej niż 50% całkowitej, zaplanowanej długości odcinków specjalnych zgodnie z niniejszymi przepisami,
- punkty nie zostaną przyznane, jeżeli zostało pokonanych mniej niż 25% całkowitej, zaplanowanej długości odcinków specjalnych zgodnie z niniejszymi przepisami.

Wszystkie wartości ułamkowe zostaną zaokrąglone w górę lub w dół do pełnej liczby.

FIA może zadecydować o zastosowaniu innej zasady przyznawania obniżonej liczby punktów.

3.1.3 Zgodnie z klasyfikacją "Power Stage", określoną w art. 50.4, jeśli tak przewidziano w regulaminie mistrzostw, zostaną przyznane dodatkowe punkty zgodnie z poniższą skalą:
1 miejsce 5 punktów
2 miejsce 4 punkty
3 miejsce 3 punkty
4 miejsce 2 punkty
5 miejsce 1 punkt

3.1.4 Aby zdobywać punkty w Mistrzostwach Kierowców, osoba wskazana w formularzu zgłoszenia jako kierowca musi prowadzić samochód na Odcinkach Specjalnych - nie dotyczy przypadku wystąpienia siły wyższej podczas zawodów, który został zgłoszony i uznany przez ZSS.

3.2 LICZBA WYNIKÓW ZALICZANYCH DO KLASYFIKACJI KOŃCOWEJ MISTRZOSTW

3.2.1 Klasyfikacja jest ustanowiona w zależności od kryteriów przyjętych w każdych Mistrzostwach. Kierowca i pilot, którzy zgromadzili największą liczbę punktów są ogłaszani mistrzami/ zwycięzcami danych Mistrzostw.

3.2.2 W przypadku gdyby Mistrzostwa odbyły się w oparciu o 4 lub mniej zawodów, do klasyfikacji końcowej wzięte będą wyniki z wszystkich rozegranych zawodów niezależnie od kryteriów opisanych dla danych Mistrzostw.

- Full points if 75% or more of the scheduled length of special stages according to these regulations has been run.
- Half points being awarded if 50% or more but less than 75% of the scheduled length of special stages according to these regulations has been run.
- One third of points being awarded if 25% or more but less than 50% of the scheduled length of special stages according to these regulations has been run.
- No points will be awarded if less than 25% of the scheduled length of special stages according to these regulations has been run.

Any decimals will be rounded up or down to the next full number.

In exceptional circumstances, the FIA may decide to apply a different principle for the attribution of reduced points.

3.1.3 If provided in the championship regulations, additional points as per the following scale will be awarded according to the classification of the 'Power Stage' as in Art. 50.4.
1st 5 points
2nd 4 points
3rd 3 points
4th 2 points
5th 1 point

3.1.4 In order to score points in any Drivers Championship, the person nominated as the driver on the entry form must drive the car on the Special Stages, except in a case of force majeure occurring during the competition, notified to the Stewards and acknowledged by them.

3.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIP CLASSIFICATION

3.2.1 The classification will be established taking into account the criteria required for each Championship. The driver and the co-driver having totalled the highest number of points will be declared the relevant champion/winner.

3.2.2 Regardless of the criteria required for each Championship, all results are taken into account for the final classification when the Championship is actually held over four events or less.

3.2.3 Z wyjątkiem Mistrzostw zaplanowanych jako pojedyncze zawody, tytuły zostaną przyznane jeśli:

- co najmniej 50% zaplanowanych zawodów z pierwotnie ogłoszonego kalendarza zostało w rzeczywistości rozegranych, nie mniej jednak niż trzy zawody;
- zawodnik z największą liczbą punktów brał udział w co najmniej 50% zawodów lub 50% zawodów, które są kwalifikowane do tytułu mistrzowskiego.

3.2.3 With the exception of Championships specifically scheduled on a single event, titles will be awarded if:

- at least 50% of the events scheduled on the initial calendar have actually been run, with a minimum of three;
- the competitor with the highest number of points has competed on a minimum of 50% of events, or 50% of events that are required to qualify for the Championship title.

3.2.4 W przypadku dyskwalifikacji zawodnika w całych zawodach, rajd ten będzie zawsze zaliczany jako jeden z tych, które służą do ustalenia ostatecznej łącznej punktacji w Mistrzostwach.

3.2.4 In case of Disqualification of a competitor for the whole competition, this rally will always count as one of the those which serve to determine the final total score for the Championship.

ARTYKUŁ 4. MISTRZOSTWA DLA KIEROWCÓW I PILOTÓW (CHAMPIONSHIPS FOR DRIVERS AND CO-DRIVERS)

Przepisy znajdują się w regulaminach stosownych Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

ARTYKUŁ 5. MISTRZOSTWA DLA PRODUCENTÓW I ZESPOŁÓW (CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS OR TEAMS)

Przepisy znajdują się w regulaminach stosownych Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

ARTYKUŁ 6. MISTRZOSTWA TOWARZYSZĄCE (SUPPORT CHAMPIONSHIPS)

Przepisy znajdują się w regulaminach stosownych Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

ARTYKUŁ 7. MISTRZOSTWA JUNIORÓW (JUNIOR CHAMPIONSHIP)

Przepisy znajdują się w regulaminach stosownych Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

ARTYKUŁ 8. WYNIK NIEROZSTRZYGNIĘTY W MISTRZOSTWACH (DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP)

8.1 KIEROWCY I PILOCI
Przy sporządzaniu końcowej i/lub prowizorycznej klasyfikacji Mistrzostw, kierowcy i piloci, którzy zgromadzili dokładnie tę samą liczbę punktów zostaną rozsądzeni w następujący sposób:

8.1.1 W oparciu o kryterium większej liczby pierwszych, a następnie drugich, trzecich miejsc itd., osiągniętych w danej klasyfikacji, biorąc pod uwagę tylko te rajdy, w których kierowcy ci zdobywali punkty zaliczane do klasyfikacji końcowej;

8.1.2 W dalszej kolejności decydować będzie większa liczba wyższych miejsc osiągniętych w danej klasyfikacji wszystkich rajdów, w których każdy z kierowców i pilotów z taką samą ilością punktów wziął udział; każde 11 miejsce jest wyżej notowane niż jakiekolwiek 12 miejsca, a każde 12 miejsce jest wyżej notowane niż jakiekolwiek 13 itd.

8.1 DRIVERS AND CO-DRIVERS
For drawing up the final and/or provisional classification of a Championship, the rule for deciding between drivers and co-drivers who have scored exactly the same points total shall be:

8.1.1 According to the greater number of first places, then second places, then third places, etc., achieved in the final classifications on their respective Championship, counting only those rallies which have served to make up their points total;

8.1.2 According to the greater number of highest places achieved in the final classifications of their respective Championship, taking into consideration only those rallies in which all of the drivers and/or co-drivers concerned have taken part, one 11th place being worth more than any number of 12th places, one 12th place being worth more than any number of 13th places, and so on.

8.1.3 W przypadku ponownego ex aequo, zwycięzcą zostanie kierowca i/lub pilot z największą liczbą punktów w ostatnich zawodach Mistrzostw. Jeśli nie zostanie tam sklasyfikowany żaden remisujący kierowca lub pilot, pod uwagę brane będą przedostatnie zawody i tak dalej.

8.1.3 In the event of a further tie, the winner will be the driver and/or co-driver with the highest number of points in the final event of the Championship. If there is no tied driver/co-driver classified, the penultimate event will be considered and so on.

8.2 PRODUCENCI LUB ZESPOŁY (GDY WYSTEPUJĄ)

Zarejestrowani producenci lub zarejestrowane zespoły, którzy zgromadzili dokładnie tę samą liczbę punktów zostaną rozsądzeni w następujący sposób:

8.2.1 W oparciu o kryterium większej liczby wyższych miejsc zdobytych w zaliczanych rundach dla każdego z producentów lub zespołów, biorąc pod uwagę tylko najwyższe miejsce każdego producenta lub zespołu w danym rajdzie.

8.2.2 W oparciu o liczbę uzyskanych dziewiątych, dziesiątych miejsc, itd., przy czym każde dziewiąte miejsce jest wyżej notowane niż dziesiąte, itd.

8.2.3 W przypadku, gdy i to kryterium nie da rozstrzygnięcia, FIA sama wyznaczy zwycięzcę i rozsądzi inne ex aequo producentów lub zespołów, w oparciu o inne okoliczności, które uzna za stosowne.

8.2 MANUFACTURERS OR TEAMS (WHERE APPLICABLE)

The rule for deciding between registered manufacturers or registered teams which have scored exactly the same points total shall be as follows:

8.2.1 According to the greater number of highest places achieved in the qualifying rounds for each manufacturer or team, taking into account only the highest place per rally for each manufacturer or team.

8.2.2 According to the number of 9th places, 10th places, etc., one 9th place being worth more than any number of 10th places and so on.

8.2.3 In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying manufacturers or teams on the basis of whatever other considerations it thinks appropriate.

ARTYKUŁ 9. KRYTERIA DLA KIEROWCÓW PRIORYTETOWYCH (CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS)

9.1 KIEROWCY PRIORYTETOWI

- Kierowcy, którzy posiadali priorytet P1 w Rajdowych Mistrzostwach Świata FIA w jednym z trzech ostatnich lat,
- Kierowcy, którzy zwyciężyli w Rajdowych Mistrzostwach Świata WRC 2, WRC 3 w poprzednich trzech latach,
- Kierowcy, którzy zwyciężyli w Rajdowych Mistrzostwach Regionalnych FIA w poprzednich trzech latach,
- Kierowcy, którzy zwyciężyli w Rajdowym Trofeum Europy FIA w poprzednim roku.

9.1 FIA PRIORITY DRIVERS

- Drivers who have been P1 in the FIA World Rally Championship in one of the three previous years.
- Drivers who have won the WRC2 Championship or the WRC3 Championship in the previous three years.
- Drivers who have won an FIA Regional Rally Championship in the previous three years.
- Driver who have won the FIA European Rally Trophy the previous year.

9.2 ZMIANA POZYCJI KIEROWCÓW PRIORYTETOWYCH

ZSS może przesunąć kierowcę priorytetowego FIA zgłoszonego samochodem, który w opinii ZSS nie upoważnia go do korzystania z priorytetu w początkowej kolejności startu.

9.2 REPOSITIONING OF PRIORITY DRIVERS

The Stewards may reposition an FIA priority driver when he has entered in a car which, in the opinion of the Stewards, does not justify him benefiting from his priority in the initial start order.

ARTYKUŁ 10. CHARAKTERYSTYKA RAJDU (RALLY CHARACTERISTICS)

10.1 KONFIGURACJA RAJDU

10.1.1 Nawierzchnia wszystkich odcinków specjalnych musi pozostać taka sama podczas całego rajdu. Jednakże, wprowadzenie krótkich asfaltowych sekcji w czasie szutrowego Odcinka Specjalnego (i vice versa), mających długość ponad 10% długości danego Odcinka Specjalnego, wymaga wystąpienia o odstępstwo do FIA. Odcinek super specjalny może mieć inną nawierzchnię.

10.1 RALLY CONFIGURATION

10.1.1 The surfaces of all special stages must remain the same during a rally. However, a waiver request should be sent to the FIA when the use of limited sections of tarmac on a gravel rally or vice versa exceed 10% of one special stage length. A super special stage may have different road surfaces.

10.1.2 Czas trwania rajdu może się różnić w poszczególnych Mistrzostwach. Stosowny czas trwania jest szczegółowo podany w wariantach dotyczących Mistrzostw i przepisach dodatkowych.
Dla pojedynczego odcinka specjalnego w Mistrzostwach nie będzie określona jego minimalna i/lub maksymalna długość. Pomiędzy parkami serwisowymi lub oddalonymi strefami serwisowania nie może być jednak więcej niż 80 km odcinków specjalnych.

10.1.2 The duration of a rally may vary in the different championships. The appropriate duration is detailed in the variations and additional provisions for the championship concerned.
There shall be no single special stage minimum or maximum distance. However, there must ideally be no more than 80 km of special stages between visits to service parks or remote service areas.

10.1.3 Żaden cały odcinek specjalny, nie może być przejechany w czasie rajdu więcej niż dwa razy, nie dotyczy to odcinków super specjalnych. Na przejazd jakiejkolwiek części odcinka specjalnego więcej niż dwukrotnie musi być uzyskana zgoda FIA.

10.1.3 No one complete stage may be run more than twice in a rally, super special stages excluded. Any part of a stage run more than twice must obtain the agreement of the FIA.

10.2 PROGRAM RAJDÓW
Poza stosowaniem się do poniższych zasad, organizatorzy są zachęcani do rozwijania własnych, unikalnych cech rajdu oraz tworzenia ich odmiennych programów/harmonogramów.

10.2 PROGRAMMES FOR THE RALLIES
Other than respecting the following criteria, organisers are encouraged to evolve their own rally characteristics and may devise their own rally programme/itinerary.

10.2.1 Program zawodów powinien mieć następujący porządek:
- Zapoznanie z trasą rajdu,
- Odbiór administracyjny (OA), (może również mieć miejsce przed rozpoczęciem zapoznania z trasa rajdu),
- Badanie kontrolne (BK),
- Wolne treningi/odcinek kwalifikacyjny (jeżeli dotyczy),
- Odcinek testowy (jeżeli występuje),
- Ceremonia startu (jeżeli występuje),
- Rajd,
- Ceremonia mety.

10.2.1 The timetable of a rally shall be in the following order:
- Reconnaissance
- Administration (may also take place prior to the beginning of reconnaissance)
- Scrutineering
- Free Practice / Qualifying Stage (if applicable)
- Shakedown (if any)
- Ceremonial Start (if any)
- Rally
- Podium Ceremony

10.2.2 Zawody mogą być dwudniowe lub trzydniowe, włączając sekcje zawierające start i metę rajdu.

10.2.2 Rallies may competitively run over 2 or 3 days, including section starts or section finishes.

10.2.3 Zawody powinny kończyć się w sobotę lub najlepiej w niedzielę.

10.2.3 Rallies should finish on a Saturday or, preferably, a Sunday.

10.2.4 Ceremonia mety powinna być zorganizowana w ciągu 1 godziny od przyjazdu pierwszego samochodu do ostatniego serwisu.

10.2.4 The podium ceremony shall be held within 1 hour of the arrival of the first car into final service.

10.2.5 Zapoznanie z trasą powinno odbywać się w ciągu dwóch dni. Jednakże organizatorzy mogą wystąpić o uzasadnione odstępstwo do FIA.

10.2.5 The reconnaissance schedule shall take place over 2 days. Organisers may, however, submit justification to vary this to the FIA.

10.3 PRZESTRZEGANIE OFICJALNEGO HARMONOGRAMU/TRASY RAJDU I PROGRAMU ZAWODÓW

10.3 RESPECT OF THE OFFICIAL ITINERARY AND SPORTING PROGRAMME

10.3.1 Poza przypadkiem zaistnienia siły wyższej, Dyrektor zawodów musi dopilnować przestrzegania harmonogramu/trasy rajdu.

10.3.1 Except in a case of force majeure, the Clerk of the Course must ensure that the itinerary is respected.

10.3.2 Żadne uwagi zgłoszone bezpośrednio przed lub podczas trwania rajdu nie będą brane pod uwagę, o ile nie są zatwierdzone przez Delegata ds. Bezpieczeństwa.

10.3.2 No objections made immediately before or during the running of the rally will be taken into consideration unless approved by the Chief Safety Officer.

OSOBY OFICJALNE (OFFICIALS)

ARTYKUŁ 11. OSOBY OFICJALNE I DELEGACI (OFFICIALS AND DELEGATES)

11.1 ZESPÓŁ SĘDZIÓW SPORTOWYCH
Zespół Sędziów Sportowych (ZSS) będzie zawsze składał się z trzech osób. Przewodniczący i jeden z sędziów ZSS będą wyznaczeni przez FIA i nie będą obywatelami kraju organizatora rajdu. Trzeci sędzia ZSS będzie wyznaczony przez ASN kraju organizatora rajdu. Musi istnieć stała łączność pomiędzy ZSS i Dyrektorem zawodów. Podczas trwania rajdu, co najmniej jeden sędzia ZSS musi znajdować się w pobliżu Centrum Kierowania Rajdem (CKR).

11.1 STEWARDS
The panel of Stewards (the Stewards) shall always comprise three members. The Chairman and one member shall be appointed by the FIA and be of a different nationality from that of the organising country. The third member shall be appointed by the ASN of the country organising the rally. There must be a permanent communication link between the Stewards and the Clerk of the Course. During the running of the rally at least one of the Stewards must be in the vicinity of the rally HQ.

11.2 DELEGACI FIA
Następujący delegaci mogą być wyznaczeni przez FIA, przy czym każdy z nich sporządzi raport obejmujący zakres jego/jej obowiązków podczas rajdu:

11.2.1 Delegat FIA ds. sportowych
Delegat FIA ds. Sportowych będzie współpracował z Dyrektorem zawodów i wszystkimi innymi wyznaczonymi przez FIA osobami oficjalnymi oraz Delegatami. Delegat Sportowy może również pełnić rolę Obserwatora FIA.

11.2 FIA DELEGATES
The following delegates may be appointed by the FIA and each of them will draw up a report covering his/her responsibilities at the rally:

11.2.1 FIA Sporting delegate
The FIA Sporting delegate will liaise with the Clerk of the Course and all other appointed FIA officials and delegates. The FIA Sporting delegate may also have the role of an FIA Observer.

11.2.2 Delegat techniczny FIA
Delegat techniczny FIA będzie współpracował z Dyrektorem zawodów i jest kierownikiem sędziów technicznych odpowiedzialnym za wszystkie sprawy techniczne.

11.2.2 FIA Technical delegate
The FIA Technical Delegate will liaise with the Clerk of the Course and will be the chief scrutineer responsible for all technical matters.

11.2.3 Delegat FIA ds. Bezpieczeństwa
Delegat FIA ds. Bezpieczeństwa jest w szczególności odpowiedzialny za bezpieczeństwo kibiców oraz mediów. Ma możliwość opóźnienia startu odcinka specjalnego o maksymalnie 30 min jeśli uzna, że warunki bezpieczeństwa są niezadowalające.
Jeśli, w tym czasie, warunki bezpieczeństwa nie zostaną spełnione lub w przypadku, gdy odcinek specjalny nie jest realizowany zgodnie z przedłożoną ostateczną dokumentacją bezpieczeństwa (patrz Załącznik IX - Art. 19.6.2) co stwarza poważne zagrożenie w opinii Delegata FIA ds. Bezpieczeństwa (jeśli został wyznaczony) lub Obserwatora FIA, Delegat FIA ds. bezpieczeństwa zwróci się do Dyrektora rajdu o odwołanie odcinka specjalnego. W przypadku, gdy Dyrektor rajdu postanowi nie zastosować się do prośby Delegata FIA ds. bezpieczeństwa (jeśli został wyznaczony) lub Obserwatora FIA o odwołanie odcinka specjalnego, Delegat FIA ds. bezpieczeństwa (jeśli został wyznaczony) lub Obserwator FIA może zgłosić sprawę do ZSS. Delegat FIA ds. Bezpieczeństwa (jeśli został wyznaczony) lub Obserwatora FIA zastrzega sobie prawo do zgłoszenia Komisji ds. Zamkniętych Dróg poważnego zagrożenia bezpieczeństwa, co może skutkować przyznaniem zawodom żółtej kartki.

11.2.3 FIA Safety delegate
The FIA Safety delegate is specifically responsible for monitoring the safety of the public and media. He has the power to delay the start of a special stage by a maximum of 30 minutes if he considers that the safety conditions are not satisfactory.
If the safety conditions cannot be met within this time period, or in case that the special stage is found not to be implemented as per the submitted final safety dossier (see Appendix IX - Art. 19.6.2), and it creates a major hazard in the opinion of the FIA Safety Delegate (if nominated), or the FIA Observer, he the FIA Safety Delegate will request the Clerk of the Course to cancel the stage. In the case that the Clerk of the Course decides not to follow the request from the FIA Safety Delegate (if nominated) or from the FIA Observer to cancel the special stage, the FIA Safety Delegate (if nominated) or the FIA Observer may report the matter to the Stewards. The Safety Delegate (if nominated) or the FIA Observer reserves the right to report to the Closed Road Commission a serious safety concern which may result in a Yellow Card being awarded to the event.

11.2.4 Delegat FIA ds. Mediów
Delegat FIA ds. Mediów jest odpowiedzialny za współpracę z mediami podczas rajdu włączając w to konferencję prasową przed rajdem oraz po rajdzie.

11.2.4 FIA Media delegate
The FIA Media delegate will be in charge of all the media matters including pre-rally and post rally FIA Press Conferences.

11.2.5 Delegat FIA ds. Medycznych
Delegat FIA ds. Medycznych będzie współpracować z Lekarzem zawodów w aspekcie wszystkich spraw medycznych, a także w zakresie odprawy przed rajdem.

11.2.5 FIA Medical delegate
The FIA Medical delegate will liaise with the (rally) chief medical officer regarding all medical aspects including any pre-rally briefings.

11.2.6 Obserwator(-zy) FIA
Obserwator(-zy) FIA sprawdza(-ają) wszystkie aspekty rajdu i wypełnia(-ają) stosowny formularz raportu FIA.

11.2.6 FIA Observer(s)
The FIA Observer(s) will review all aspects of the rally and complete the appropriate FIA report form.

11.3 ODPOWIEDZIALNY ZA KONTAKTY Z ZAWODNIKAMI (CRO)
Głównym zadaniem odpowiedzialnego za kontakty z zawodnikami jest dostarczanie zawodnikom/załogom wszelkich informacji i wyjaśnień dotyczących przepisów oraz przebiegu rajdu. Podczas każdego rajdu musi być wyznaczony co najmniej jeden CRO, który musi być łatwo rozpoznawalny dla zawodników/członków załóg.

11.3 COMPETITORS' RELATIONS OFFICER(S) (CRO)

The principal duty of the CRO is to provide information or clarifications in connection with the regulations and the running of the rally to the competitors/crews. There must be at least one CRO at each rally who must be easily identifiable by the competitors/crews.

DOPUSZCZONE SAMOCHODY (ELIGIBLE CARS)

ARTYKUŁ 12. SAMOCHODY DOPUSZCZONE DO MISTRZOSTW REGIONALNYCH FIA (CARS ELIGIBLE TO ENTER FIA REGIONAL CHAMPIONSHIP RALLIES)

12.1 KLASY SAMOCHODÓW / **12.1 CLASSES OF CARS**

KLASY CLASSES	GRUPY GROUPS	
RC2	Grupa **Rally2** *Group **Rally2***	Samochody Grupy Rally2 zgodne z art. 261 załącznika J 2024 *Group Rally2 cars conforming to the 2024 Appendix J, Art. 261*
	Grupa **Rally2 Kit** (VR4K) *Group **Rally2 Kit** (VR4K)*	Samochody wyposażone w Kit R4 zgodne z art. 260E załącznika J 2024 *Cars fitted with R4 Kit conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260E*
	Grupa **NR4** powyżej 2000cm^3 *Group **NR4** over 2000cc*	Samochody Grupy N zgodne z art. 254 załącznika J 2019 *Group N cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 254*
	S2000-Rally: wolnossący 2.0 ***S2000-Rally**: 2.0 Atmospheric*	Samochody Super 2000 (zgodne z art. 254A załącznika J 2013) *Super 2000 cars (conforming to the 2013 Appendix J, Article 254A)*
	Grupa **R4** (VR4) (nie dopuszczone w Europie) *Group **R4** (VR4) (not eligible in Europe)*	Samochody Grupy R4 zgodne z art. 260 załącznika J 2018 *Group R4 cars conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260*
RGT	Samochody **RGT** ***RGT** cars*	Samochody Grupy RGT zgodne z art. 256 załącznika J 2019 Samochody Grupy RGT zgodne z art. 256 załącznika J 2024 *Group RGT cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 256* *Group RGT cars conforming to the 2024 Appendix J, Art. 256*
RC3	**Rally3** (atmo. / ponad 1390cm^3 i do 2000cm^3 oraz turbo ponad 927cm^3 i do 1620cm^3) ***Rally3** (atmo over 1390cc and up to 2000cc and turbo over 927cc and up to 1620cc)*	Samochody Grupy Rally3 homologowane od 01.01.2021 i zgodne z art. 260 załącznika J 2024 *Group Rally3 cars homologated from 01/01/2021 and conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260*
RC4	**Rally4** (atmo. / ponad 1390cm^3 i do 2000cm^3 oraz turbo ponad 927cm^3 i do 1333cm^3) ***Rally4** (atmo over 1390cc and up to 2000cc and turbo over 927cc and up to 1333cc)*	Samochody Grupy Rally4 homologowane od 01.01.2019 i zgodne z art. 260 załącznika J 2024 Samochody Grupy R2 homologowane przed 31.12.2018 i zgodne z art. 260 załącznika J 2018 *Group Rally4 cars homologated from 01/01/2019 and conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260* *Group R2 cars homologated before 31/12/2018 and conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260*
	R3 (atmo. / ponad 1600cm^3 i do 2000cm^3 oraz turbo ponad 1067cm^3 i do 1333cm^3) ***R3** (atmo / over 1600cc and up to 2000cc and turbo over 1067cc and up to 1333cc)*	Samochody Grupy R homologowane przed 31.12.2019 i zgodne z art. 260 załącznika J 2019 *Group R cars homologated before 31/12/2019 and conforming to the 2019 Appendix J, Art. 260*
	R3 (turbo / do 1620cm^3 / nominalna) ***R3** (turbo / up to 1620cc / nominal)*	Samochody Grupy R homologowane przed 31.12.2019 i zgodne z art. 260D załącznika J 2019 *Group R cars homologated before 31/12/2019 and conforming to the 2019 Appendix J, Art. 260D*
	Grupa A do 2000cm^3 ***Group A** up to 2000cc*	Samochody Grupy A zgodne z art. 255 załącznika J 2019 *Group A cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 255*

RC5	**Rally5** (atmo. do 1600cm^3 oraz turbo do 1333cm^3) ***Rally5*** *(atmo up to 1600cc and turbo up to 1333cc)*	Samochody Grupy Rally5 homologowane po 01.01.2019 i zgodne z art. 260 załącznika J 2024 *Group Rally5 cars homologated from 01/01/2019 and conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260*
	Rally5-Kit (atmo. oraz turbo do 1600cm^3) ***Rally5-Kit*** *(atmo or turbo up to 1600cc)*	Samochody Grupy Rally5-Kit homologowane po 01.01.2024 i zgodne z art. 260B załącznika J 2024 *Group Rally5-Kit cars homologated from 01/01/2024 and conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260B*
	Rally5 (atmo. do 1600cm^3 oraz turbo do 1067cm^3) ***Rally5*** *(atmo up to 1600cc and turbo up to 1067cc)*	Samochody Grupy R1 homologowane przed 31.12.2018 i zgodne z art. 260 załącznika J 2018 *Group R1 cars homologated before 31/12/2018 and conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260*

12.2 PRZEPISY DODATKOWE

- Samochody homologowane jako Kit Car i Super 1600 nie są dozwolone.
- Kierowcy zgłoszeni samochodem Rally2, zgodnym z art. 261 Zał. J 2024, mogą użyć starej części po złożeniu wniosku o „jokera" (z wyjątkiem „jokerów" związanych z niezawodnością i bezpieczeństwem).
- Dla kierowców zgłoszonych samochodem Super 2000-Rally zgodnym z Zał. J FIA 2013, art. 255A, dozwolone jest stosowanie przedawnionych errat bez nakładania kary.
- Paszporty techniczne FIA są obowiązkowe dla samochodów S2000, Rally2 i RGT (opcjonalnie dla rajdowych Pucharów i Trofeów FIA)
- Samochody RGT muszą posiadać aktualny paszport techniczny FIA RGT zgodnie z art. 256 Zał. J 2019.

12.2 ADDITIONAL PROVISIONS

- Cars homologated as Kit Car and Super 1600 are not allowed.
- For drivers entered with a Rally2 car complying with 2024 Appendix J, Art. 261, it will be possible to use the old part after applying a joker (except reliability and safety jokers).
- For drivers entered with a Super 2000-Rally car complying with 2013 Appendix J, Art. 255A, it will be possible to use lapsed errata without any penalty.
- An FIA technical passport is mandatory for S2000, Rally2 and RGT cars. (optional for cars entered in a rally of an FIA Cup or Trophy)
- RGT cars in compliance with 2019 Appendix J, Art. 256 must have a valid FIA RGT technical passport.

12.3 SAMOCHODY KRAJOWE/REGIONALNE

Gdy organizator dopuszcza samochody homologowane przez ASN zastosowanie mają następujące przepisy:

12.3.1 Dozwolone jest wykorzystanie części lub całości trasy Mistrzostw.

12.3.2 Rajdy ERT, MERC i APRC

Samochody krajowe, jak zdefiniowano w Regulaminie Uzupełniającym, mogą być umieszczone na liście zgłoszeń i w klasyfikacji rajdu Mistrzostw. Jedynie niniejszy Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA będzie musiał być stosowany i tylko jeden Zespół Sędziów Sportowych będzie wyznaczony na całe zawody.

12.3.3 Rajdy ERC, ARC I NACAM

Odbędą się dwa oddzielne zawody w oparciu o odrębne Regulaminy Uzupełniające i odrębne formularze zgłoszeń. Samochody krajowe nie będą nigdy umieszczone na wspólnej liście zgłoszeń, klasyfikacji (oficjalnej lub nieoficjalnej) i/lub wspólnych wynikach odcinków specjalnych, w trakcie oraz po zawodach Mistrzowskich. Samochody krajowe będą startować po ostatnich samochodach startujących w Mistrzostwach.

12.3.4 Dopuszczalne odstępstwa od art. 12.3.2 - 12.3.3

Samochody z homologacją ASN-u, za zgodą FIA, będą dopuszczone do udziału, publikacji na liście zgłoszeń i zdobywania punktów w rajdach należących do Mistrzostw FIA ARC, APRC, MERC, NACAM i CODASUR.

12.3 NATIONAL/REGIONAL CARS

The following applies when an organiser admits ASN homologated cars:

12.3.1 They may use part or all of the itinerary as in the Championship.

12.3.2 ERT, MERC and APRC rallies

National cars as defined in the Supplementary Regulations may appear on the Championship rally entry list and classifications. Only these FIA Regional Rally Sporting Regulations must be applied and only one panel of Stewards will be nominated for the whole competition.

12.3.3 ERC, ARC, CODASUR and NACAM rallies

There are two different competitions with different Supplementary Regulations and entry forms. National cars shall never be shown in a joint entry list, classification (official or unofficial) and/or joint results of special stages during or after a Championship rally. National cars shall run as a separate competition after the last cars entered in a Championship rally.

12.3.4 Admissible variation from Article 12.3.2 to Article 12.3.3

ASN-homologated cars with FIA approval may be permitted to participate, be shown on the entry list and score points in FIA ARC, APRC, MERC, NACAM and

Samochody te muszą jednak spełniać wymagania bezpieczeństwa określone w art. 253 Załącznika J.

CODASUR Championship rallies. These cars must, however, comply with the safety requirements as stipulated in Appendix J, Art. 253.

OPONY I KOŁA (TYRES AND WHEELS)

ARTYKUŁ 13. POSTANOWIENIA OGÓLNE (GENERAL)

13.1 DLA WSZYSTKICH TYPÓW SAMOCHODÓW I WSZYSTKICH ZAWODNIKÓW

13.1.1 Zgodność
Wszystkie opony muszą być zgodne z niniejszym artykułem i Załącznikiem V.

13.1.2 Opony formowane
Wszystkie samochody muszą być wyposażone w opony formowane. Ręczne nacinanie lub modyfikacja określonego wzoru bieżnika opony jest zabronione, chyba, że określono inaczej w regulaminie danych Mistrzostw.

13.1.3 Obróbka opon
Jakakolwiek obróbka chemiczna i/lub mechaniczna opon, jest zabroniona. Jakiekolwiek urządzenie do grzania opon założonych na felgę, jest zabronione. Niezależnie od tego czy opona jest zamontowana na feldze czy też nie, utrzymywanie opony w sztucznie ogrzewanym środowisku w temperaturze poniżej 35ºC jest dozwolone.

13.1.4 Numer kodu kreskowego
Każda opona musi posiadać:

- dwa identyczne, wtopione w oponę kody kreskowe (po jednym z każdej strony opony/każdy kod kreskowy innego koloru określonego przez FIA) dostarczone przez zatwierdzonego przez FIA dostawcę kodów kreskowych 2023, lub:
- pojedynczy, wtopiony w oponę kod kreskowy dostarczony przez zatwierdzonego przez FIA dostawcę kodów kreskowych 2023.

Te kody kreskowe będą służyły do sprawdzania czy te same opony pozostają zamontowane w konkretnym samochodzie, pomiędzy zmianami opon i czy zawodnik nie przekracza maksymalnej dozwolonej liczby opon. Kod kreskowy opony musi być zawsze widoczny od zewnątrz samochodu.

13.1.5 Urządzenia zapewniające zachowanie oponom swoich właściwości
Zabronione jest stosowanie wszelkich urządzeń umożliwiających oponom zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i wewnętrzną częścią opony) musi być wypełnione wyłącznie powietrzem.

13.1.6 Felgi
Jakiekolwiek urządzenie przeznaczone do przytrzymywania opony na feldze jest niedozwolone.

13.1 FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS

13.1.1 Compliance
All tyres must comply with this article, read in conjunction with Appendix V.

13.1.2 Moulded tyres
All cars must be fitted with moulded tyres. Hand cutting or modification of the specified tread pattern is not permitted, unless otherwise permitted in the regional variation sporting regulations.

13.1.3 Treatment of tyres
Any chemical and/or mechanical treatment of tyres is prohibited. Any device for heating the tyres once fitted on the rim is prohibited. Whether fitted on rims or not, keeping tyres in an artificially heated environment below 35°C is allowed.

13.1.4 Barcode number
Each tyre must have either:

- Two identical moulded barcode numbers (one on each side of the tyre / each barcode having a different colour as defined by the FIA) supplied by the 2023 FIA-approved barcode supplier, or:
- A single moulded barcode number supplied by the 2023 FIA-approved barcode supplier.

These barcodes will be used to check that the same tyres remain fitted to a particular car between tyre changes and that competitors are not exceeding the maximum quantities allowed. The tyre barcode must always be visible from outside the car.

13.1.5 Devices for maintaining full tyre performance
The use of any device for maintaining the full performance of the tyre with an internal pressure equal to or less than atmospheric pressure is forbidden. The interior of the tyre (the space between the rim and the internal part of the tyre) must be filled only with air.

13.1.6 Rims
Any device designed to clamp the tyre to the rim is not permitted.

13.1.7 Zamontowanie opon
Maksymalne ciśnienie zamontowanej opony na feldze wynosi 8 barów przy 20°C. Ciśnienie to musi pozwolić oponie na dopasowanie się do zewnętrznych ścianek felgi.

13.1.7 Tyre fitting
The maximum pressure for fitting the tyre onto the rim is 8 bars at 20°C; this pressure must allow the tyre to stick to the outer walls of the rim.

13.1.8 Opony asfaltowe (na suchą i mokrą nawierzchnię)
Przez cały czas trwania rajdu, głębokość bieżnika opon asfaltowych zamontowanych na samochodzie nie może być mniejsza niż 1,6 mm, na co najmniej trzech czwartych powierzchni bieżnika. Producent opon, musi zapewnić widoczne znaki kontrolne. Opony asfaltowe muszą być zgodne z Załącznikiem V i być homologowane przez FIA. Ważne: niedozwolone są opony homologowane przed 01.05.2013. Kierowcy mogą używać poprzednio homologowaną specyfikację opon tak długo jak bieżnik jest zgodny z Załącznikiem V.

Patrz lista dopuszczonych opon asfaltowych opublikowana na stronie FIA.

13.1.8 Tarmac tyre (dry and wet)

At all times during the rally, the tread depth of the tarmac tyres fitted on the car must not be less than 1.6 mm over at least three quarters of the tread pattern. The tyre manufacturer must provide visible control marks. Tarmac tyres must comply with Appendix V and be homologated by the FIA Important: no tyres homologated before 1/05/2013 are allowed. Drivers may continue to use the previously homologated specifications as long as the tread pattern is in compliance with Appendix V.

Please refer to the list of eligible asphalt tyres published on the FIA website.

13.1.9 Opony asfaltowe na śnieg
Jeżeli w rajdzie dozwolone jest stosowanie opon z kolcami, to regulacje dotyczące kolców i metody ich kontroli muszą być określone w regulaminie uzupełniającym.

13.1.9 Tarmac tyre for snow
If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the Supplementary Regulations.

13.1.10 Opony szutrowe
Patrz Zał. J

13.1.10 Gravel tyre
See Appendix J.

13.1.11 Kolcowane szutrowe opony na śnieg
Jeżeli w rajdzie dozwolone jest stosowanie opon z kolcami, to zasady dotyczące stosowania kolców i metody ich kontroli muszą być określone w regulaminie uzupełniającym.

13.1.11 Studded gravel tyre for snow
If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the Supplementary Regulations.

13.1.12 Typ stosowanych opon
Producent stosowanych opon jest dowolny.

13.1.12 Type of tyres to be used
The make of tyres is free.

13.2 WSZYSCY ZAWODNICY ZGŁOSZENI SAMOCHODEM WRC
Dotyczy wyłącznie WRC.

13.2 ALL COMPETITORS ENTERED WITH A WORLD RALLY CAR
Applicable only for WRC.

13.3 WSZYSCY ZAWODNICY ZGŁOSZENI SAMOCHODEM RALLY2, RALLY2 KIT lub RGT
Przepisy znajdują się w regulaminach stosownych Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

13.3 ALL COMPETITORS ENTERED WITH A RALLY2, RALLY2 KIT OR RGT CAR
Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

13.4 KIEROWCY NIEPRIORYTETOWI
Przepisy znajdują się w regulaminach stosownych Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

13.4 NON-PRIORITY DRIVERS
Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

13.5 KIEROWCY ZGŁOSZENI SAMOCHODEM 2WD
Przepisy znajdują się w regulaminach stosownych Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

13.5 DRIVERS ENTERED WITH A 2WD CAR
Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

13.6 KIEROWCY ZGŁOSZENI W SAMOCHODACH RGT
Przepisy znajdują się w regulaminach stosownych Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

13.6 DRIVERS ENTERED WITH RGT CARS
Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

13.7 KONTROLE
Kontrole sprawdzające zgodność ogumienia mogą być przeprowadzane w każdej chwili trwania zawodów. Każda opona, która będzie niezgodna z regulaminem zostanie oznakowana specjalnym znakiem i nie może być użyta.

13.8 STREFY ZNAKOWANIA / SPRAWDZANIA OPON
Strefa znakowania kół/opon / strefa odczytu kodu kreskowego może być usytuowana przy wyjeździe z parków serwisowych lub oddalonych stref serwisowania i przed startem do odcinka testowego. Jeden członek personelu zespołu każdej załogi może mieć dostęp do tej strefy jedynie w celu pomocy przy procedurze znakowania opon.

Załoga musi zatrzymać samochód i oczekiwać na polecenia sędziów technicznych i/lub sędziego. W razie nieobecności sędziów technicznych lub sędziów, załoga może opuścić strefę bez zatrzymywania się.

Strefa sprawdzania znakowania opon może być usytuowana przy wjeździe do parków serwisowych i oddalonych stref serwisowania.

13.9 ODCINKI DROGOWE
Opony, z niezarejestrowanym wzorem bieżnika, mogą być stosowane na odcinkach drogowych gdzie nie jest przewidziane przeprowadzenie odcinków specjalnych.

13.10 REGULACJA CIŚNIENIA W OPONACH
Dozwolona jest regulacja ciśnienia w oponach:

- gdy czas oczekiwania pomiędzy punktem PKC poprzedzającym odcinek specjalny a startem do tego odcinka specjalnego jest dla zawodnika dłuższy niż 13 minut,
- w parkach przegrupowania, w których czas pobytu któregokolwiek zawodnika przekracza 10 minut, jeżeli bezpośrednio poprzedzają one odcinek specjalny lub super specjalny.

13.11 CZUJNIKI DO POMIARU CIŚNIENIA I TEMPERATURY OPON
Gdy samochód jest w ruchu, czujniki do pomiaru wewnętrznego ciśnienia powietrza w oponach i ich temperatury są dozwolone i stanowczo zalecane.
Jeśli czujniki te są używane, musi być stosowana co najmniej jedna lampka ostrzegawcza, aby powiadomić załogę o prawdopodobnej awarii.
Zabronione jest stosowanie czujników do pomiaru temperatury osnowy opony, mieszanki opon lub felgi.

13.12 KOŁA ZAPASOWE
Samochody mogą przewozić maksymalnie 2 koła zapasowe oraz muszą przewozić przynajmniej jedno koło zapasowe o ile wynika to z zapisów Zał. J. dotyczących danej grupy.

Każde kompletne koło zamontowane w samochodzie lub umieszczone w samochodzie podczas serwisowania musi dotrzeć do następnego parku serwisowego lub następnej strefy serwisowania gdzie zmiana opon jest dozwolona. Żadne kompletne koło nie może być umieszczone lub usunięte z samochodu nigdzie indziej

13.7 CONTROL
At any time during the rally, controls may be carried out to check the conformity of the tyres. Any tyre which is not in conformity will be marked with a special stamp and must not be used.

13.8 TYRE MARKING / CONTROL ZONES
A wheel/tyre marking / barcode reading zone may be established at the exit of the authorised service parks or remote service areas and before the start of the Shakedown. For the sole purpose of assisting the tyre marking procedure, one team member for each crew may access this zone.

The crew has to stop its car and wait for the instructions of the scrutineers and/or marshal. In the absence of scrutineers or marshals, the crew may leave the zone without stopping.

A tyre mark checking zone may be established at the entrance of the authorised service parks and remote service areas.

13.9 ROAD SECTIONS
When no Special Stages are involved, non-registered pattern tyres may be used on road sections.

13.10 TYRE PRESSURE ADJUSTMENT
The adjustment of tyre pressure is permitted:

- When the waiting time between a TC preceding a special stage and the start of that stage is more than 13 minutes for any competitor.
- In regroups of more than 10 minutes duration for any competitor, if followed by a special stage or super special stage.

13.11 TYRE PRESSURE AND TEMPERATURE SENSORS

Sensors for measuring the tyres internal air pressure and temperature when the car is in motion are allowed and strongly recommended.
If these sensors are used, there must be at least one warning light to notify the crew of a probable failure.

Sensors for measuring tyre carcass, tyre compound or rim temperature are forbidden.

13.12 SPARE WHEELS
Cars may carry a maximum of two spare wheels and they must carry at least one spare wheel, if stipulated in the Appendix J Article for the group concerned.

Any complete wheel fitted on the car or installed inside the car during servicing must reach the next service park or the next service area where a tyre change is authorised. No complete wheel may be loaded on or taken off the car elsewhere than in the

niż w parkach serwisowych lub strefach serwisowania gdzie dozwolona jest zmiana opon.

service parks or the areas where a tyre change is authorised.

13.13 DOSTAWCA OPON NA PUNKCIE STOP ODCINKA SPECJALNEGO

Zezwala się na obecność przedstawicieli dostawcy(-ów) opon wyznaczonego(-ych) przez FIA na punkcie stop odcinka specjalnego. W tym punkcie może być przeprowadzona kontrola wizualna i pomiary temperatury oraz mogą być zbierane dane dotyczące produktu oferowanego przez firmę.
Jeśli dostawca opon, który jest wpisany na oficjalną listę dostawców opon do rajdów asfaltowych, jest również zawodnikiem lub stanowi znaczące wsparcie dla zawodnika, to jego przedstawiciele udający się na metę stop odcinka specjalnego nie mogą być członkami zespołu w/w zawodnika (którzy to powinni być wymienieni zgodnie z art. 9.15.3 MKS).

13.13 TYRE SUPPLIER AT SPECIAL STAGE STOP POINT

The presence of representatives of the FIA-designated tyre supplier(s) is/are authorised at the stop point of the special stages. At that point, visual and temperature checks may be carried out and the data relating to the company's products collected.
If a tyre supplier included in the List of Eligible Asphalt Tyres is also a competitor or significant support of a competitor, its representatives going to the stop point must be different from the members of the competitor's team (which should be listed in accordance with Article 9.15.3 of the Code).

13.14 DOSTĘPNOŚĆ OPON

Wszystkie opony stosowane w Rajdowych Mistrzostwach Regionalnych muszą być łatwo dostępne w handlu.

13.14 AVAILABILITY OF TYRES

All tyres used in the Regional Rally Championships must be readily available commercially.

ARTYKUŁ 14. DOSTAWY OPON (TYRE SUPPLY)

Przepisy znajdują się w regulaminach stosownych Mistrzostw (jeśli mają zastosowanie).

Refer to the relevant Championship regulations (if applicable).

ARTYKUŁ 15. ILOŚCI OPON (TYRE QUANTITIES)

Przepisy znajdują się w regulaminach stosownych Mistrzostw.

Refer to the relevant Championship regulations.

ZESPOŁY MECHANICZNE (MECHANICAL COMPONENTS)

ARTYKUŁ 16. ZESPOŁY MECHANICZNE (MECHANICAL COMPONENTS)

16.1 WYMIANA SILNIKA

16.1.1 Wymiana silnika w przypadku jego awarii pomiędzy BK 1 i pierwszym PKC jest dozwolona, jednakże Dyrektor zawodów nałoży karę 5 minut.

16.1.2 Za wyjątkiem powyżej opisanego przypadku, ten sam blok silnika oraz ta sama karoseria muszą być użyte od momentu przejścia badań kontrolnych do mety rajdu.

16.1 ENGINE REPLACEMENT

16.1.1 In the case of engine failure between scrutineering and the first time control, it is permitted to replace the engine. However, a 5-minute penalty will be applied by the Clerk of the Course.

16.1.2 Other than above, the same engine block and bodyshell must be used from passing scrutineering until the finish of the rally.

16.2 TURBOSPRĘŻARKI

16.2.1 Turbosprężarka i sprężarka zwane są dalej "sprężarką".

16.2.2 Aktualne przepisy dotyczące ogranicznika wlotu powietrza i znakowania pozostają w mocy (art. 254.6.1 i 255.5.1.8.3 Zał. J).

16.2.3 Sprężarka zainstalowana w samochodzie oraz jedna zapasowa sprężarka będą kontrolowane i plombowane podczas BK 1, plombami o tym samym numerze.

16.2 TURBOCHARGERS

16.2.1 The turbocharger and compressor shall hereinafter be referred to as 'compressor'.

16.2.2 The regulations in force concerning the air restrictor and marking remain applicable (Articles 254-6.1 and 255-5.1.8.3 of Appendix J).

16.2.3 The compressor fitted to the car and one spare compressor will be checked and sealed with seals bearing the same number at pre-rally scrutineering.

16.2.4 Sprężarki będą oznaczone numerem samochodu i mogą być użyte wyłącznie w tym samochodzie.

16.2.4 The compressors will bear the car's number and be used exclusively on that car.

16.2.5 Wszystkie użyte sprężarki muszą pozostać zaplombowane od BK 1 do końca rajdu, aby umożliwić sędziom technicznym kontrolę ich zgodności z wymaganiami.

16.2.5 All used compressors must remain sealed from pre-rally scrutineering until the end of the rally in order that scrutineers may check their conformity.

16.2.6 Powyższe przepisy dotyczą również wszystkich samochodów, których sprężarki nie posiadają ogranicznika wlotu powietrza. W tym przypadku, sprężarki są znakowane tylko w celu umożliwienia ich policzenia.

16.2.6 The above rules are also compulsory for all cars whose compressors are not equipped with an air restrictor. In this case, the compressors will be marked only for the purpose of counting them.

16.2.7 W samochodach Rally2, system kontroli ciśnienia doładowania homologowany przez FIA (zawór pop-off, patrz: lista techniczna FIA nr 43) musi być sprawdzony i zaplombowany (zgodnie z art. 261 Zał. J) w czasie badania kontrolnego przed zawodami (BK 1). Musi on pozostać zaplombowany do końca rajdu, poza przypadkami zatwierdzonymi przez Delegata Technicznego FIA.

16.2.7 For Rally2 cars, the homologated FIA boost control system (pop-off valve, see FIA Technical list n°43) must be checked and sealed (as per article 261 from appendix J) at pre-event scrutineering. It must remain sealed until the end of the rally except with the approval from the FIA Technical delegate.

16.3 NAPĘDY

16.3 TRANSMISSIONS

16.3.1 W każdym z samochodów kierowców posiadających priorytet FIA, tylko jedna zapasowa skrzynia biegów oraz jeden zestaw zapasowych mechanizmów różnicowych (przedni i/lub środkowy i/lub tylny) mogą zostać użyte w każdym z rajdów.

16.3.1 For each car of the FIA priority drivers, one spare gearbox and one set of spare differentials (front and/or centre and/or rear) may be used in each rally.

16.3.2 Te zapasowe podzespoły oraz podzespoły zamontowane w samochodzie będą znakowane/plombowane podczas BK 1. Stosowanie tej zasady w stosunku do innych zgłoszonych samochodów pozostawia się, w porozumieniu z FIA, do decyzji organizatora.

16.3.2 These spare components and those fitted to the car will be marked/sealed at initial scrutineering. The application of this rule to other cars entered is left to the discretion of the organisers in agreement with the FIA.

16.3.3 Znakowanie/plombowanie odbywa się w sposób pozwalający zawodnikom na wymianę sprzęgła i powiązanych z nim akcesoriów.

16.3.3 The marking/sealing will permit the competitor to replace the clutch and associated accessories.

16.3.4 Wszystkie podzespoły będą identyfikowane poprzez umieszczenie na nich plomb z tym samym numerem.

16.3.4 All the components will be identified by seals bearing the same number.

16.3.5 Wszystkie znakowania/plombowania będą wykonywane zgodnie z przepisami opublikowanymi przez FIA dla różnych modeli samochodów.

16.3.5 All marking/sealing will be carried out in accordance with the details published by the FIA for the different models of car.

16.3.6 Skrzynie biegów i mechanizmy różnicowe mogą być wymieniane w każdym parku serwisowym, pod warunkiem, że sędziowie techniczni zostali wcześniej poinformowani o zamiarze dokonania wymiany.

16.3.6 The gearboxes and differentials may be changed in any service park, provided that the scrutineers have been informed beforehand of the intention to do so.

16.3.7 Zezwala się, aby zdemontowane skrzynie biegów/mechanizmy różnicowe były ponownie użyte w tym samym samochodzie pod warunkiem, że ich plomby i oznakowania pozostały nienaruszone.

16.3.7 On condition that the seals and markings of a dismounted gearbox/differential(s) remain intact, the parts may be re-used on the same car.

16.3.8 Znakowanie/plombowanie musi pozostać nienaruszone od BK 1 do końca rajdu. Sędziowie techniczni mogą kontrolować znakowanie/plombowanie w każdej chwili zawodów, a na koniec rajdu mogą rozebrać te części, aby sprawdzić ich zgodność z przepisami

16.3.8 The marking/sealing must remain intact from pre-rally scrutineering until the end of the rally. The scrutineers may check the marking/seals at any time and at the end of the rally may disassemble the parts to check their conformity.

16.4 RĘCZNE GAŚNICE PRZECIWPOŻAROWE

W przypadku pożaru poza samochodem zawodnika, jedna z gaśnic ręcznych może zostać użyta do gaszenia pożaru. Gaśnica ta musi być wymieniona tak szybko jak to możliwe, na następnym Serwisie lub Parku Fermé (patrz art. 63.5.1).

16.4 MANUAL FIRE EXTINGUISHERS

In the event of a fire outside the competitor's car, one of the manual extinguishers may be given to help fight the fire. This extinguisher must be replaced as soon as possible, at the next Service or Parc Fermé (see Art. 63.5.1).

ARTYKUŁ 17. ZESPOŁY MECHANICZNE – PRODUCENCI I ZESPOŁY WRC (MECHANICAL COMPONENTS – MANUFACTURERS AND WRC TEAMS)

Dotyczy wyłącznie WRC.

Applicable only for WRC

ARTYKUŁ 18. DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SAMOCHODU (ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS)

18.1 KAMERY W SAMOCHODACH

18.1.1 Jeżeli organizator lub promotor Mistrzostw (gdy występuje) tego wymaga, zgłoszony samochód musi mieć na pokładzie kamerę lub inne urządzenie rejestrujące. Będą one zakładane przez organizatora lub promotora mistrzostw zgodnie z art. 253-2 załącznika J oraz za zgodą sędziego technicznego.

18.1.2 Zawodnik każdego samochodu wyposażonego w kamerę musi posiadać uprzednią zgodę organizatora lub promotora Mistrzostw (gdy występuje). Zatwierdzone kamery będą oznakowane samoprzylepnymi nalepkami oraz muszą one być zamontowane w samochodzie w momencie badań kontrolnych.

18.1.3 Najpóźniej na tydzień przed początkiem zapoznania z trasą rajdu zawodnicy, którzy chcą używać kamer muszą dostarczyć organizatorowi lub promotorowi Mistrzostw (gdy występuje) następujące informacje: nazwa zawodnika, numer samochodu, adres zawodnika, sposób wykorzystania nagrań, producent oraz oznaczenie modelu użytego (-ych) urządzenia(-eń).

18.1.4 Dyrektor zawodów, po uprzednim uzyskaniu zgody zawodnika, może autoryzować oficjalną firmę TV do wstępu do nocnego Parku Zamkniętego w celu wykonania obsługi (serwisu) kamery pokładowej pod warunkiem, że towarzyszyć im będzie sędzia lub osoba oficjalna.

18.1.5 Każda ingerencja w system(-my) w czasie rajdu będzie skutkować zgłoszeniem zawodnika do ZSS.

18.1 ON-BOARD CAMERAS

18.1.1 If required by the organiser or Championship Promoter (if applicable), the competition car must carry an on-board camera or other recording device. This will be fitted by the organiser or Championship Promoter according to Article 253-2 of Appendix J and approved by the scrutineer.

18.1.2 The competitor of any car which carries an on-board camera must have the prior agreement of the organiser or Championship Promoter (if any). Authorised cameras will be identified by an adhesive decal and must be mounted in the car at the time of scrutineering.

18.1.3 Competitors wishing to use a camera must supply the following information to the organiser or Championship Promoter (if any) at least one week before the start of reconnaissance: competitor's name, car number, competitor's address, use of footage and brand and model name of the device(s) used.

18.1.4 With the prior consent of the competitor, the Clerk of the Course may authorise the official TV company to enter the overnight Parc Fermé to maintain the onboard cameras on condition that they are accompanied by a marshal or rally official.

18.1.5 Any interference with the system(s) during the rally will result in the competitor being reported to the Stewards.

18.2 SYSTEM ŚLEDZENIA POJAZDÓW

W rajdowych Mistrzostwach FIA, wszystkie samochody muszą być wyposażone w system śledzenia pojazdów dostarczony przez organizatora rajdu. Stosowanie systemu śledzenia pojazdów wskazanego na Liście Technicznej FIA nr 98: „System Śledzenia Samochodów Rajdowych" jest obowiązkowe. Instalacja będzie sprawdzana podczas BK 1. Każdy organizator przekaże instrukcje dotyczące dystrybucji, zwrotu i instalowania tego systemu. Każda ingerencja w system(-my) w czasie rajdu będzie skutkować zgłoszeniem zawodnika do ZSS.

18.2 TRACKING SYSTEM

In FIA Championship rallies, all cars must be fitted with a safety tracking system provided by the rally organiser. The use of a tracking system coming from the FIA Technical List nr. 98: Rally Car Tracking Systems is mandatory. The installation will be checked at scrutineering. Instructions regarding collection, return and fitment will be issued by each organiser. Any interference with the system(s) during the rally will result in the competitor being reported to the Stewards.

18.3 POZIOM HAŁASU NA ODCINKACH SPECJALNYCH
Wyłącznie na odcinkach specjalnych zaleca się, ze względów bezpieczeństwa, aby spaliny omijały tłumik pod warunkiem, że wylot gazów wydechowych jest zgodny z Zał. J. W samochodach wyposażonych w katalizator, gazy te muszą przechodzić przez ten katalizator. Na odcinkach drogowych, w każdym momencie, poziom hałasu musi być zgodny z Zał. J.

18.3 NOISE LEVEL IN THE SPECIAL STAGES
For safety reasons, on special stages only, the possibility of bypassing the exhaust silencer is recommended, provided that the exit of the exhaust gases is in conformity with Appendix J and, for cars fitted with a catalytic converter, that the gases themselves pass through this catalytic converter. At any time on the road sections, the noise level must be in conformity with Appendix J.

STANDARDOWE DOKUMENTY I WIZA FIA (STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA)

ARTYKUŁ 19. STANDARDOWE DOKUMENT FIA (FIA STANDARDISED DOCUMENTS)

19.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE
Dla następujących dokumentów format i procedura ich publikacji, podana w Załączniku II, musi być przestrzegana:

- Regulamin uzupełniający (format elektroniczny i/lub papierowy),
- Komunikaty (format elektroniczny i/lub papierowy),
- Przewodnik rajdowy 1 i/lub 2 (format elektroniczny),
- Harmonogram (format elektroniczny i/lub papierowy),
- Książka drogowa (format elektroniczny i/lub papierowy),
- Karta drogowa (format papierowy),
- Formularz zgłoszenia (format elektroniczny i/lub papierowy),
- Listy zgłoszeń (format elektroniczny),
- Listy startowe i wyniki rajdu (format elektroniczny i/lub papierowy),
- Przewodnik bezpieczeństwa dla mediów (format elektroniczny i/lub papierowy), opcjonalny.

Oficjalne dokumenty takie jak prowizoryczna i końcowa klasyfikacja oraz wyniki, komunikaty i decyzje muszą być publikowane na elektronicznej i/lub tradycyjnej tablicy ogłoszeń wraz z umieszczonym na nich czasem ich publikacji.
W dokumentach opublikowanych elektronicznie nie wolno dokonywać zmian po ich publikacji na stronie internetowej organizatora chyba, że wszyscy zawodnicy i osoby oficjalne zostaną o tym poinformowani, a naniesione poprawki zostaną zaznaczone. W żadnym dokumencie wymagającym aprobaty FIA nie wolno wprowadzać zmian bez uprzedniej zgody FIA.

19.2 KSIĄŻKA DROGOWA / HARMONOGRAM
Wszystkie załogi otrzymają Książkę Drogową zawierającą szczegółowy opis obowiązującej trasy rajdu. Książka Drogowa określa obowiązkową trasę rajdu poprzez umieszczone w niej diagramy wskazujące kierunek jazdy, a pomiędzy tymi diagramami, poprzez zdefiniowanie drogi po której należy jechać. Dodatkowo, na odcinkach specjalnych organizator może postawić ograniczenia cięcia (wygrodzenia) w miejscach, gdzie uważa, że zawodnicy zjeżdżali z drogi podczas zapoznania z trasą rajdu, bądź podczas pierwszej pętli rajdu. Informacja o wszystkich wprowadzonych zmianach musi zostać przekazana wszystkim zawodnikom przed startem

19.1 GENERAL
The format and procedure of the following documents as in Appendix II must be followed:

- Supplementary regulations (electronic and/or printed format)
- Bulletins (electronic and/or printed format)
- Rally Guide 1 and/or 2 (electronic format)
- Itinerary (electronic and/or printed format)
- Road book (electronic and/or printed format)
- Time card (printed format)
- Entry form (electronic and/or printed format)
- Entry lists (electronic format)
- Start lists and results at the rally (electronic and/or printed format)
- Media safety book (electronic and/or printed format), optional

Official documents such as provisional and final classifications and results, bulletins and decisions must be published on a digital and/or physical official notice board, along with the time of publication.

Documents which are published electronically shall not be amended once published on the organisers' website unless all competitors and officials are informed and the amendments are highlighted. Any documents which require FIA approval prior to publication shall not be amended without approval from the FIA.

19.2 ROAD BOOK/ITINERARY
All crews will receive a Road Book containing a detailed description of the compulsory itinerary. The compulsory itinerary of the rally is defined in the Road Book by the road direction diagrams and, between the road direction diagrams, by the defined roadway. Furthermore, on the special stages, the organisers may erect barriers or any other hindrances where they believe competitors have deviated from the roadway during reconnaissance or the first running of the stages. All modifications made must be informed to all competitors before the start of the

odcinka, na którym dokonano zmian. Książka drogowa może być udostępniona w formacie PDF w całości lub częściowo. Informację dotyczącą zastosowania elektronicznej książki drogowej należy umieścić w regulaminie uzupełniającym i musi ona być dostępna najpóźniej w momencie publikacji listy zgłoszeń. Każde odstępstwo będzie zasygnalizowane ZSS.

concerned stage. The road book may be made available only or partially in PDF format. The use of an electronic road book must be mentioned in the Supplementary Regulations and it must be available at the latest at the publication of the entry list.
Any deviation will be reported to the Stewards.

19.3 KARTY DROGOWE

19.3 TIME CARDS

19.3.1 Każda załoga jest odpowiedzialna:
- za swoją kartę drogową;
- za przedstawienie karty drogowej w punktach kontrolnych i poprawność wpisów;
- za każdy wpis dokonany w karcie drogowej.

19.3.1 Each crew is responsible for:
- Its time card.
- Submitting the time card at the controls and for the accuracy of the entries.
- Any entries made on the time card.

19.3.2 Wyłącznie uprawniony sędzia może dokonywać wpisów w karcie drogowej - nie dotyczy to pól oznaczonych „do użytku zawodnika".

19.3.2 The appropriate marshal is the only person allowed to make entries on the time card, except for the sections marked "for competitor's use".

19.3.3 W przypadku braku potwierdzenia lub wpisu z jakiegokolwiek punktu kontrolnego, braku wpisanego czasu PKC lub nie przekazaniu sędziemu karty drogowej w którymkolwiek z punktów kontrolnych, Dyrektor rajdu może, na zasadach wyjątku, przeprowadzić dochodzenie, korzystając z zapisów elektronicznych (GPS), oficjalnych dokumentów i/lub innych dostępnych mu zasobów. Jeśli stwierdzi on, że dana załoga mimo wszystko prawidłowo przejechała kontrolę, zastosuje karę 1 minuty. Dodatkowo, jeśli ma to zastosowanie, zostanie nałożona kara zgodnie z art. 44.2.10. W przeciwnym razie, załoga będzie uznana za wycofującą się z rywalizacji w tym punkcie kontrolnym. Informacja o tym fakcie będzie przekazana zainteresowanemu zawodnikowi przez Dyrektora zawodów na końcu następnej sekcji, najpóźniej sekcji przed nocnym przegrupowaniem.
Alternatywnie, w przypadku braku pewności co do okoliczności sprawy, Dyrektor rajdu zgłosi ją do rozpatrzenia przez ZSS.

19.3.3 In case of the absence of a mark or signature from any control, the absence of a time entry at a time control, or the failure to hand in the time card at each control, the Clerk of the Course may, in an exceptional case, carry out an inquiry, using the electronic recordings (GPS), the official documents and/or any other resources available to him. If he finds that the crew concerned has nevertheless passed the control correctly, apart from as above mentioned, he will apply a 1-minute penalty. Additionally, if applicable, a penalty in accordance with Art. 44.2.10 will be applied. Otherwise, the crew concerned will be considered to have retired at that control. This information will be notified by the Clerk of the Course to the competitor concerned at the end of the next section, latest at the section before an overnight regroup.
Alternatively, in case of uncertainty on the circumstances, the Clerk of the Course will report the case to the Stewards for their consideration.

19.3.4 Każda rozbieżność pomiędzy wpisami czasu dokonanymi w karcie drogowej załogi i w oficjalnych dokumentach rajdu będzie przedmiotem dochodzenia Dyrektora zawodów.

19.3.4 Any divergence between the times entered on the crew's time card and those entered on the official documents of the rally will form the subject of an inquiry by the Clerk of the Course.

ARTYKUŁ 20. NADAWANIE WIZY FIA (ISSUING OF AN FIA VISA)

Patrz załącznik IX — Specyfikacja wymagań organizacyjnych

See Appendix IX - Organisational Requirement Specifications

UBEZPIECZENIE (INSURANCE)

ARTYKUŁ 21. ZAKRES UBEZPIECZENIA (INSURANCE COVER)

21.1 OPIS ZAKRESU UBEZPIECZENIA
Regulamin uzupełniający musi zawierać wszystkie szczegóły dotyczące zakresu ubezpieczenia zawartego przez organizatorów. W polisie muszą być wskazani zawodnicy, Promotor (jeśli występuje), FIA oraz osoby oficjalne rajdu (oraz zakres ryzyka i sumy gwarancyjnej ubezpieczenia). Suma gwarancyjna powinna być podana w USD lub EUR.

21.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER
The Supplementary Regulations must give details concerning insurance cover taken out by the organisers. The certificate shall name the competitors, the Promoter (if any) the FIA and the officials of the rally (description of the risks and sums covered). The amount covered should be expressed in USD or Euros.

21.2 ZAKRES UBEZPIECZENIA OC

21.2.1 Składka ubezpieczeniowa wliczona w wysokość wpisowego musi zapewniać pokrycie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich (odpowiedzialność cywilna).

21.2.2 Suma gwarancyjna ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej jest zawarta ponad i bez uszczerbku dla innych osobistych polis zawartych przez zawodnika lub każdą inną osobę fizyczną lub prawną uczestniczącą w rajdzie.

21.2.3 Ubezpieczenie musi obowiązywać co najmniej od odcinka testowego lub wolnego treningu i odcinka kwalifikacyjnego a następnie, dla zawodników przejeżdżających trasę rajdu od rozpoczęcia części sportowej rajdu do jego zakończenia, lub momentu ostatecznego wycofania się, lub dyskwalifikacji. Samochody, które wycofały się a następnie ponownie wystartowały nie powinny być uznane jako ostatecznie wycofane.

21.3 WYŁĄCZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI

Pojazdy serwisowe i pojazdy wykorzystywane do zapoznania z trasą, nawet oznaczone specjalnymi tablicami wydanymi przez organizatora nie są objęte polisą ubezpieczeniową rajdu.

21.2 PUBLIC LIABILITY COVER

21.2.1 The insurance premium which must be included in the entry fee must guarantee adequate cover for civil liability towards third parties (public liability).

21.2.2 Public Liability cover shall be in addition to and without prejudice to any personal insurance policy held by a competitor or any other person or legal entity taking part in the rally.

21.2.3 The insurance cover must at least be in effect during the Shakedown or Free Practice and the Qualifying stage and then, for competitors running within the itinerary of the rally, from the start of the first competition element until the end of the rally or at the moment of permanent retirement or disqualification. Cars having retired and re-started shall not be considered to have permanently retired.

21.3 EXCLUSION OF COVER

The service vehicles and cars used for reconnaissance, even those bearing special plates issued by the organisers, are not covered by the insurance policy of the rally.

ZGŁOSZENIA (ENTRIES)

ARTYKUŁ 22. PROCEDURA ZGŁOSZEŃ (ENTRY PROCEDURE)

22.1 PRZEDŁOŻENIE ZGŁOSZENIA (PRZESŁANIE ZGŁOSZENIA)

Każdy zawodnik, posiadacz licencji FIA, chcący wziąć udział w rajdzie musi przesłać odpowiednie wpisowe i w pełni wypełniony formularz zgłoszenia określony w regulaminie uzupełniającym do biura rajdu przed upływem terminu przyjmowania zgłoszeń. Istnieje możliwość przyjęcia zgłoszenia elektronicznego—internetowego, które musi być potwierdzone przez zawodnika jego własnoręcznym podpisem najpóźniej podczas odbioru administracyjnego. Do zgłoszenia należy dołączyć kopię ważnej licencji zawodnika.

22.2 ZMIANY W ZGŁOSZENIU

Zawodnik może dowolnie zamienić samochód określony w formularzu zgłoszenia na inny, należący do tej samej klasy aż do momentu BK 1.

22.3 ZEZWOLENIE ASN-u

Zawodnicy, kierowcy i piloci muszą uzyskać zezwolenie swojego ASN-u na starty poza jego granicami zgodnie z art. 3.9.4 MKS.

22.4 ZAMIANA ZAWODNIKA I/LUB CZŁONKA(-ÓW) ZAŁOGI

Zmiana zawodnika dozwolona jest do czasu zamknięcia przyjmowania zgłoszeń. Jedynie zawodnik zgłoszony do zawodów będzie miał prawo wystąpienia o dokonanie takiej zmiany.
Po zamknięciu przyjmowania zgłoszeń, tylko jeden członek załogi może być zmieniony za zgodą:

- organizatora, przed rozpoczęciem OA,

22.1 SUBMISSION OF ENTRY FORMS (ENTRY APPLICATION)

Any FIA competition licence-holder wishing to take part in a rally must send the due entry fee and the completed entry form to the rally secretariat before the closing date, as specified in the Supplementary Regulations. An electronic entry application (Internet) may be accepted and confirmed by way of personal signature by the entrant by the latest at administrative checks. The entry form must be accompanied by a copy of the valid competitor's licence.

22.2 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM

A competitor may freely replace the car declared on the entry form with another from the same class, up to the moment of scrutineering.

22.3 ASN AUTHORISATIONS

Foreign competitors, drivers and co-drivers, must present an authorisation according to Art. 3.9.4 of the Code.

22.4 CHANGE OF COMPETITOR AND/OR CREW MEMBER(S)

A change of competitor is permitted up to the close of entries. Only the competitor entered in the event will be allowed to make this request.
After the close of entries, one member of the crew may be replaced with the agreement of:

- the organisers, before the start of the administrative checks,

- ZSS, po rozpoczęciu OA, a przed opublikowaniem listy startowej.

Po zamknięciu przyjmowania zgłoszeń jedynie FIA może wyrazić zgodę na zmianę obydwóch członków załogi albo zawodnika.

- the Stewards, after the commencement of these checks and before the publication of the start list.

Only the FIA may authorise the replacement of both crew members or the competitor after the close of entries.

22.5 ZOBOWIĄZANIA ZAWODNIKÓW I CZŁONKÓW ZAŁÓG

Przez sam fakt podpisania formularza zgłoszenia, zarówno zawodnik, jak i wszyscy członkowie załogi podporządkowują się jurysdykcji sportowej określonej w MKS i jego załącznikach, niniejszym regulaminie oraz regulaminie uzupełniającym rajdu.

22.5 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS

By the very fact of signing the entry form, the competitor and the crew submit themselves to the sporting jurisdictions specified in the Code and its appendices, these regulations and the Supplementary Regulations of the rally.

ARTYKUŁ 23. DATY ZAMKNIĘCIA PRZYJMOWANIA ZGŁOSZEŃ (ENTRY CLOSING DATES)

23.1 PRZESTRZEGANIE DATY ZAMKNIĘCIA PRZYJMOWANIA ZGŁOSZEŃ

Data zamknięcia przyjmowania zgłoszeń dla każdego rajdu musi być przestrzegana, niezależnie od terminów rejestracji do Mistrzostw.

23.1 RESPECT OF CLOSING DATES FOR ENTRIES

Closing dates for entries in each individual rally must be respected, irrespective of the Championship registration deadlines.

23.2 DATY ZAMKNIĘCIA PRZYJMOWANIA ZGŁOSZEŃ

Standardowo data zamknięcia przyjmowania zgłoszeń musi być ustalona najpóźniej na 2 tygodnie przed startem rajdu.

23.2 ENTRY CLOSING DATES

The standard closing date for entries must be no later than 2 weeks before the start of the rally.

ARTYKUŁ 24. WPISOWE (ENTRY FEES)

24.1 PRZYJĘCIE ZGŁOSZENIA

Zgłoszenie zostanie przyjęte wyłącznie, gdy towarzyszyć mu będzie pełna kwota wpisowego.

24.1 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM

An entry application will be accepted only if accompanied by the total entry fees.

24.2 ZWROT WPISOWEGO

Wpisowe będzie zwrócone w całości:

- zawodnikom, których zgłoszenie nie zostało przyjęte,
- w przypadku, nie odbycia się rajdu.

24.2 REFUND OF ENTRY FEES

Entry fees will be refunded in full:

- to candidates whose entry has not been accepted,
- in the case of the rally not taking place.

24.3 CZĘŚCIOWY ZWROT WPISOWEGO

Wpisowe może być zwrócone częściowo na warunkach określonych w regulaminie uzupełniającym.

24.3 PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES

Entry fees may be partially refunded following such conditions as provided for in the Supplementary Regulations.

ARTYKUŁ 25. KLASY (CLASSES)

25.1 ZMIANA KLASY

Jeżeli podczas BK1 okaże się, że przedstawiony samochód nie odpowiada grupie i/lub klasie, w której został zgłoszony, ZSS może go przenieść do właściwej grupy i/lub klasy wskazanej przed Delegata Technicznego FIA lub Kierownika Sędziów Technicznych.

25.1 CHANGE OF CLASS ENTERED

At the time of scrutineering, if a car as presented does not correspond to the group and/or class in which it was entered, the Stewards may transfer it to the appropriate group and/or class recommended by the FIA Technical delegate or the chief scrutineer.

OZNAKOWANIE SAMOCHODÓW (CAR IDENTIFICATION)

ARTYKUŁ 26. SEZONOWO PRZYZNANE NUMERY (SEASONALLY ALLOCATED NUMBERS)

Dotyczy wyłącznie WRC

Applicable only for WRC

ARTYKUŁ 27. NUMERY STARTOWE (COMPETITION NUMBERS)

27.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

27.1 GENERAL

27.1.1 Organizatorzy dostarczą każdej załodze tablice z numerem startowym, które muszą być umieszczone na samochodach przed BK1 w miejscach podanych w regulaminie uzupełniającym.

27.1.1 The organiser will provide each crew with the number identification, which must be affixed to their car in the stated positions prior to scrutineering.

27.1.2 Każda reklama w obrębie tablicy numeru startowego jest obowiązkowa i nie może być odrzucona przez zawodników. Zabronione są wszelkie modyfikacje tych tablic.

27.1.2 Any advertising within this identification is obligatory and may not be refused by the competitors. No modifications to these panels are allowed.

27.2 TABLICE NA DRZWI PRZEDNIE

27.2 FRONT DOOR PANELS

27.2.1 Dwie tablice na drzwi przednie o długości 67 cm i wysokości 17 cm zawierające jednocentymetrowe białe obramowanie. Każda tablica musi obowiązkowo posiadać w swojej przedniej części powierzchnię barwy czarno-matowej zarezerwowaną na numer startowy . Cyfry o wysokości 14 cm i grubości kreski 2 cm są barwy żółtej fluorescencyjnej (PMS 803). Pozostała cześć tablicy na drzwi jest zarezerwowana na reklamę obowiązkową organizatora.

27.2.1 Two front door panels measuring 67 cm wide by 17 cm high including a 1 cm white surround. Each of these panels shall comprise a matt black competition number box which shall always be at the front of the panel. Numerals will be fluorescent yellow (PMS 803), 14 cm high and with a stroke width of 2 cm. The remainder of this door panel is reserved for mandatory advertising of the organiser.

27.2.2 Każda tablica jest umieszczona poziomo na krawędzi natarcia każdych drzwi przednich z numerem z przodu. Wierzchołek tablicy musi znajdować się od 7 cm do 10 cm poniżej dolnej krawędzi szyby.

27.2.2 Each panel shall be placed horizontally at the leading edge of each front door, with the number at the front. The top of the plate shall be between 7 cm and 10 cm below the lower limit of the window.

27.2.3 Żadne inne oznaczenie prócz koloru nadwozia samochodu nie może być umieszczone w odległości mniejszej niż 10 cm od tablicy.

27.2.3 No signage, other than the colour scheme of the car, shall be placed within 10 cm of this panel.

27.3 SZYBA TYLNA

Tablica na tylną szybę o maksymalnej szerokości 30 cm i wysokości 10 cm jest umieszczona centralnie na dole tylnej szyby. Na przyległym obszarze o wymiarach 15 cm x 15 cm umieszcza się numer startowy o wysokości 14 cm barwy pomarańczowej fluorescencyjnej (PMS 804) na jasnym tle. Numer może być odblaskowy i musi być widoczny z tyłu na wysokości oczu.

27.3 REAR WINDOW

One rear window panel measuring a maximum of 30 cm wide and 10 cm high shall be positioned at the bottom in the centre of the rear window. An adjacent area of 15 cm x 15 cm shall contain a fluorescent orange (PMS 804) 14 cm high competition number on a clear background. This number may be reflective and must be visible from the rear at eye level.

27.4 SZYBY BOCZNE

Dwa numery o wysokości 20 cm i szerokości kreski 25 mm o barwie pomarańczowej fluorescencyjnej (PMS 804), ewentualnie odblaskowe. Numery te muszą być umieszczone na tylnych szybach bocznych obok nazwisk załogi.

27.4 SIDE WINDOWS

Two numbers for each rear side window which shall be 20 cm high with a stroke width of 25 mm, coloured fluorescent orange (PMS 804), and may be reflective. These numbers shall be placed on the rear side windows adjacent to the crew's name.

27.5 TABLICA NA DACH

27.5 ROOF PANEL

27.5.1 Tablica na dach o szerokości 50 cm i wysokości 52 cm jest umieszczona na dachu, górą skierowaną w stronę przodu samochodu. Numer startowy barwy czarnej matowej o szerokości 5 cm i wysokości 28 cm jest umieszczony na matowym białym tle o szerokości 50 cm i wysokości 38 cm.

27.5.1. One roof panel, 50 cm wide by 52 cm high, to be placed on the roof with the top towards the front of the car. A matt black competition number, 5 cm wide by 28 cm high, will be displayed on a matt white background 50 cm wide by 38 cm high.

27.5.2 Reklama obowiązkowa organizatora musi się zmieścić na powierzchni mającej tę samą szerokość (50 cm) i wysokości 14 cm (lub 2 x 7 cm wysokości) znajdującej poniżej i/lub powyżej tych numerów.

27.5.2 Any mandatory organiser advertising must fit into an area of the same width (50 cm) and 14 cm high (or 2 x 7 cm high), situated above and/or below the numbers.

27.5.3 Wydawanie zawodnikom tablic na dach następuje według uznania organizatorów.

27.5.3 It is at the organisers' discretion to distribute roof panels to the competitors.

27.6 TABLICA RAJDOWA
Tablica, mieszcząca się w prostokątnym obrysie o szerokości 43 cm i wysokości 21,5 cm, która musi zawierać przynajmniej numer startowy oraz pełną nazwę rajdu.

27.6 FRONT PLATE
One plate fitting into a rectangle 43 cm wide by 21.5 cm high which shall include at least the competition number and full name of the rally.

ARTYKUŁ 28. NAZWISKA KIEROWCY I PILOTA (DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES)

28.1 TYLNE BOCZNE SZYBY
Pierwsza litera imienia oraz nazwisko kierowcy i pilota, jak również flagi narodowe krajów, których ASN-y wystawiły im licencje, muszą być umieszczone na obydwóch bocznych, tylnych szybach samochodu, obok numeru startowego. Nazwiska te muszą:

- być napisane białą czcionką Helvetica,
- mieć pierwszą literę imienia oraz pierwszą literę nazwiska/nazwisk napisane dużą literą, reszta małymi literami,
- mieć wysokości 6 cm, szerokość kreski 1 cm.

Nazwisko kierowcy należy umieścić u góry z obydwu stron samochodu.

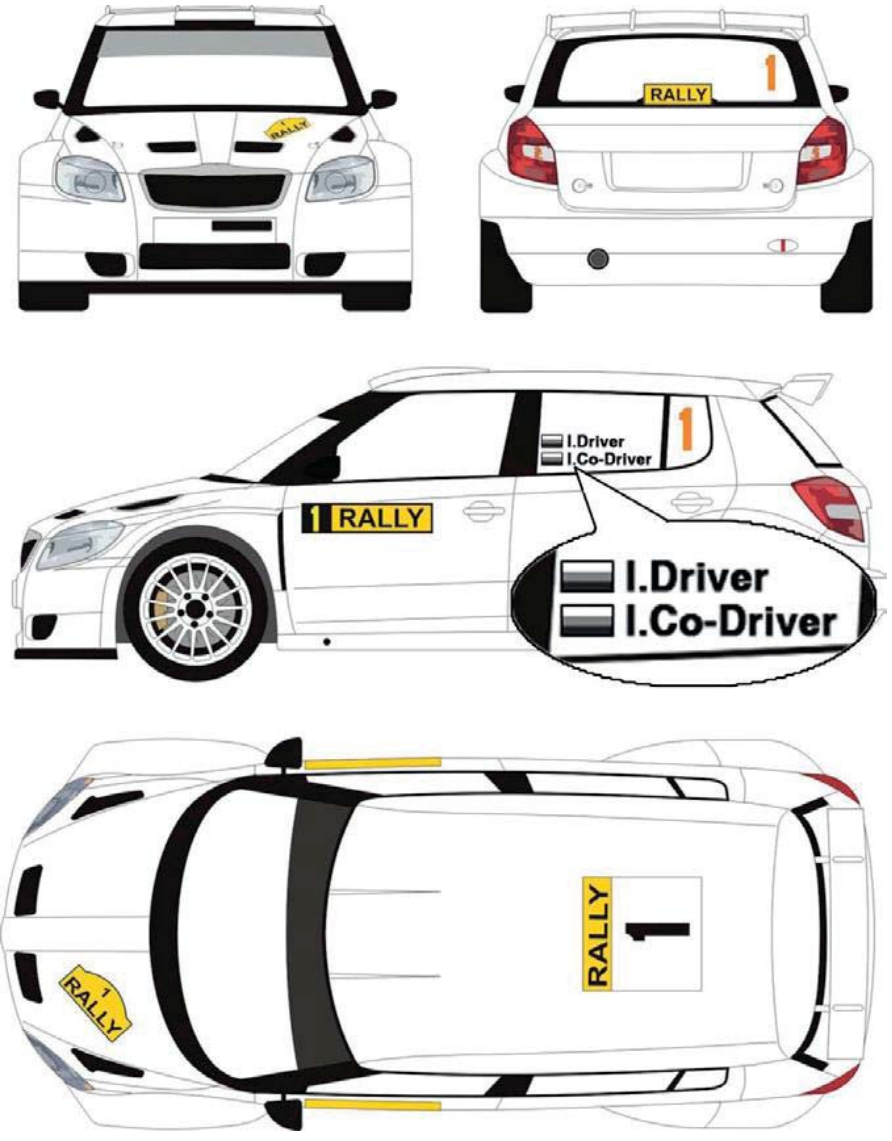
28.1 REAR SIDE WINDOWS
The first initial(s) and surname of the driver and the co-driver, as well as the national flags of the country of the ASN from which they have obtained their licences, must appear on the rear side window on both sides of the car, adjacent to the competition number. The names must be:

- in white Helvetica,
- in upper case for the initial(s) and first letter of each name with the remainder in lower case,
- 6 cm high and with a stroke width of 1 cm.

The driver's name shall be the upper name on both sides of the car.

28.2 TABLICE NA DRZWI / NUMERY STARTOWE / NAZWISKA KIEROWCÓW

28.2 DOOR PLATES / COMPETITION NUMBERS / DRIVERS' NAMES



ARTYKUŁ 29. REKLAMA (ADVERTISING)

29.1 Dozwolone jest umieszczenie na samochodzie reklamy każdego rodzaju po warunkiem, że:

- jest dozwolona przez prawo danego kraju oraz przepisy FIA,
- nie jest obraźliwa,
- nie ma charakteru politycznego lub religijnego,
- przestrzegane są przepisy dotyczące numerów startowych,
- nie ogranicza załodze widoczności przez szyby samochodu,
- jest zgodna przepisami art. 10.6.2 MKS.

29.1 Competitors are allowed to affix any kind of advertising to their cars, provided that:

- it is authorised by the national laws and the FIA regulations,
- it is not likely to give offence,
- it is not political or religious in nature,
- it respects the regulations on competition numbers,
- it does not interfere with the crew's vision through the windows,
- it complies with the provisions of Article 10.6.2 of the Code.

29.2 Nazwa producenta samochodowego nie może wchodzić w skład nazwy rajdu oraz być umieszczona w miejscach przeznaczonych na reklamę obowiązkową organizatora.

29.2 The name of an automobile manufacturer may not be associated with the name of a rally or appear in the organiser's compulsory advertising spaces.

29.3 Tekst każdej reklamy obowiązkowej organizatora musi być jednoznacznie określony w regulaminie uzupełniającym lub w oficjalnym komunikacie, przed zamknięciem zgłoszeń do rajdu.

29.3 The text of any obligatory organiser advertising must be clearly indicated in the Supplementary Regulations, or in an official bulletin before the close of entries for the rally.

29.4 NIEOBOWIĄZKOWA REKLAMA ORGANIZATORA

29.4.1 Organizator może wymagać od zawodnika umieszczenia dodatkowej, nieobowiązkowej reklamy. W przypadku odmowy jej umieszczenia wysokość wpisowego może być co najwyżej podwojona. W żadnym przypadku wysokość tej dodatkowej opłaty nie może być większa niż 2000 €.

29.4 ORGANISER'S OPTIONAL ADVERTISING

29.4.1 The organiser may require competitors to carry optional advertising. If a competitor declines this advertising the entry fee may not be more than doubled. In any case this additional charge is limited to €2,000.

29.4.2 Zakres działalności podmiotów umieszczonych w nieobowiązkowej reklamie musi być zawsze określony przez organizatora. Dodatkowa opłata z tytułu reklamy nieobowiązkowej dotyczącej producenta samochodów, opon, paliwa lub środków smarnych nie może być nakładana na zawodnika jeżeli odmówi umieszczenia takiej reklamy.

29.4.2 The field of business of the optional advertisers must always be specified by the organiser. No additional fee for optional advertising referring to a make of automobile, tyres, fuel or lubricant may be imposed on a competitor if the competitor refuses such advertising.

29.4.3 Zawodnicy, którzy zaakceptują nieobowiązkową reklamę organizatora tak, jak podano w regulaminie uzupełniającym muszą zarezerwować na nią miejsce, które może być maksymalnie dwa razy większe od miejsca na reklamę obowiązkową. Żadna modyfikacja reklamy nie jest dozwolona.

29.4.3 Competitors who accept the organiser's optional advertising as specified in the Supplementary Regulations must reserve space for it, which may not be more than double as for the mandatory advertising. No modification of the advertising is allowed.

29.4.4 Reklama nieobowiązkowa organizatora musi być jednoznacznie określona w Regulaminie Uzupełniającym. Jeśli reklama ta będzie opublikowana w komunikacie i będzie miał miejsce konflikt z reklamą zawodnika, może on odmówić umieszczenia takiej reklamy nieobowiązkowej bez konieczności opłaty dodatkowego wpisowego.

29.4.4 The organiser's optional advertising must be clearly indicated in the Supplementary Regulations. If the optional advertising is published in a bulletin, and should there be conflicts with the competitor's advertising, the competitor may refuse such optional advertising without paying any extra fee.

29.5 IDENTYFIKACJA MISTRZOSTW I REKLAMA

29.5.1 Promotor Mistrzostw (jeśli dotyczy) może mieć dodatkowe wymagania reklamowe. Poniższe obszary są zarezerwowane dla Promotora Mistrzostw celem umieszczania identyfikatorów mistrzostw i reklamy za pomocą zestawów naklejek:

29.5 CHAMPIONSHIPS IDENTIFICATION AND ADVERTISING

29.5.1 The promoter of a Championship (if applicable) may have additional advertising requirements. The following areas are reserved for a Championship Promoter (if any) to apply

- obszar (15 cm wysokości przy pełnej szerokości szyby przedniej) poniżej zarezerwowanego dla zawodników obszaru o wysokości 15 cm w górnej części przedniej szyby, pod warunkiem, że jest to zgodne z prawem lokalnym kraju, w którym rozgrywany jest rajd,
- obszar o wysokości 6 cm i szerokości 67 cm bezpośrednio pod panelem przednich drzwi, opisanym w art. 27.2.1 niniejszego regulaminu,
- obszar o wysokości do 10 cm i szerokości 20 cm na desce rozdzielczej samochodu, widoczny z kamery pokładowej Promotora Mistrzostw.

championship identification and advertising by means of sticker sets:

- A space (15 cm high and the full width of the windscreen), below the existing 15 cm high reservation for Competitors at the top of the windscreen, on condition that it complies with the national laws of the country of the rally.
- A space 6 cm high and 67 cm wide immediately below the front door panel described in Article 27.2.1.
- A space up to 10 cm high and 20 cm wide on the dashboard of the car and within view of the on-board Camera of the Championship Promoter.

29.5.2 Każda reklama identyfikująca Mistrzostwa musi być zgodna z art. 29.1 i 29.2 niniejszego regulaminu.

29.5.2 Any advertising within the championship identification must comply with Articles 29.1 and 29.2.

ODBIÓR ADMINISTRACYJNY I BADANIA KONTROLNE (ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING)

ARTYKUŁ 30. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY (ADMINISTRATIVE CHECKS)

30.1 HARMONOGRAM

Kierowcy i piloci biorący udział w rajdzie muszą stawić się na odbiorze administracyjnym zgodnie z czasem opublikowanym w regulaminie uzupełniającym. Kara za spóźnienie będzie określona w regulaminie uzupełniającym.

30.1 TIME SCHEDULE

Drivers and Co-drivers taking part in the Rally must report to the administrative checks in accordance with the timetable published in the Supplementary Regulations. Fines for lateness will be detailed in the Supplementary Regulations.

30.2 WYMAGANE DOKUMENTY

W czasie odbioru administracyjnego będą sprawdzane następujące oryginalne i ważne dokumenty:

- licencja zawodnika,
- licencje kierowcy i pilota,
- ważne prawa jazdy kierowcy i pilota,
- paszporty (lub inne dokumenty tożsamości) kierowcy i pilota,
- zgoda ASN na start zagranicznego zawodnika i/lub kierowcy,
- kompletność wszystkich danych zawartych w formularzu zgłoszenia,
- dokumenty rejestracyjne samochodu,
- upoważnienie właściciela pojazdu (jeśli nie jest nim zawodnik).

Wszystkie pozostałe dokumenty, które organizator chce sprawdzić (np. ubezpieczenie samochodu) muszą być wymienione w regulaminie uzupełniającym.

30.2 DOCUMENTS REQUIRED

During the administrative checks the following original and valid documents will be checked:

- Competitor's licence,
- Driver's and Co-driver's competition licences,
- Driver's and Co-driver's valid driving licence,
- Driver's and Co-driver's passports or identification,
- ASN authorisation, for all foreign competitors and/or drivers,
- Completion of all details on the entry form,
- Car registration papers,
- Authorisation of the owner of the vehicle (if different from the competitor.

Any other documents which an organiser wishes to examine (e.g. car insurance cover certificate) must be listed in the Supplementary Regulations.

ARTYKUŁ 31. BADANIE KONTROLNE PRZED STARTEM CZĘŚCI SPORTOWEJ RAJDU (SCRUTINEERING BEFORE THE START OF THE COMPETITION ELEMENT OF THE RALLY)

31.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

31.1.1 Samochody mogą być przedstawione do BK1 przez przedstawiciela zespołu, chyba że inaczej określono w regulaminie uzupełniającym.

31.1.2 Podczas BK1 zawodnicy muszą przedstawić wszystkie ubiory, łącznie z kaskami i zatwierdzonym przez FIA systemem bezpieczeństwa ograniczającym

31.1 GENERAL

31.1.1 Cars may be presented at scrutineering by a representative of the team unless otherwise detailed in Supplementary Regulations.

31.1.2 At scrutineering, competitors must present all items of clothing, including helmets and an FIA-approved head retaining device intended to be used.

ruch głowy do przodu, z których zamierzają korzystać, celem sprawdzenia ich zgodności z Zał. L, Rozdział III.

31.1.3 Jeśli wymagają tego przepisy danych Mistrzostw Regionalnych, samochody musza mieć zdjęte dolne osłony miski olejowej w celu umożliwienia plombowania skrzyń biegów i mechanizmów różnicowych, osłony muszą znajdować się w samochodzie podczas jego ważenia.

31.1.4 Załoga musi przedstawić kompletną, oryginalną kartę homologacyjną FIA samochodu.

31.1.5 Sędziowie techniczni będą wymagać identyfikacji samochodu. Nadwozie i blok cylindrów zostaną oznakowane.

31.1.6 Tylko te części, które zostały zaplombowane podczas BK 1 mogą być używane podczas trwania rajdu. Założone plomby muszą pozostać w stanie nienaruszonym.

31.1.7 Jeżeli w wyniku BK 1 okaże się, że samochód nie odpowiada przepisom technicznym i/lub przepisom bezpieczeństwa, samochód musi być doprowadzony do zgodności z w/w przepisami oraz odbyć powtórne badanie kontrolne w miejscu i czasie określonym w regulaminie uzupełniającym. Jeśli samochód wciąż nie będzie odpowiadać przepisom ZSS na wniosek delegata technicznego może nie dopuścić go do startu.

31.2 HARMONOGRAM

Harmonogram BK 1 zawierający plombowanie elementów samochodów i sprawdzania ich wagi powinien być podany w regulaminie uzupełniającym rajdu lub w komunikacie.

Compliance with Appendix L Chapter III will be checked.

31.1.3 If stipulated in the relevant Regional Championship Regulations, cars must have their sump guards removed for sealing of gearboxes and differentials and be kept with the car for the purpose of weighting.

31.1.4 The crew must show the cars' complete certified homologation form.

31.1.5 Scrutineers will require the car to be identified. The chassis and cylinder block will be marked.

31.1.6 Only those components which have been sealed at initial scrutineering may be used throughout the Rally. Such components must remain in their sealed state.

31.1.7 After scrutineering, if a car is found not to comply with technical and/or safety regulations, the car must be made to comply and re-scrutineered at a time and location mentioned in the supplementary regulations. If the car will still not comply with the regulations, the Stewards, upon the proposal of the Chief Technical Delegate, may refuse the start.

31.2 TIMETABLE

A timetable for scrutineering, including the sealing of components and checking the weight of cars shall be issued in the Supplementary Regulations or in a bulletin.

ARTYKUŁ 32. BADANIA PODCZAS RAJDU (CHECKS DURING THE RALLY)

32.1 DODATKOWE BADANIA

Kontrole wyposażenia bezpieczeństwa w tym odzieży jak również samochodu, dotyczące zgodności z przepisami i poprawności dopuszczenia do zawodów mogą być przeprowadzane, za wiedzą ZSS, według własnego uznania i wytycznych delegata technicznego lub kierownika sędziów technicznych, w każdym momencie trwania rajdu, włączając w to Odcinek Testowy, Wolne treningi / Odcinek Kwalifikacyjny.

32.2 ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZAWODNIKA

32.2.1 Zawodnik jest odpowiedzialny za zgodność swojego samochodu z przepisami technicznymi przez cały czas trwania rajdu i powinien być w stanie okazać wszelkie związane z tym oficjalne dokumenty.

32.2.2 Jeżeli na samochodzie umieszczono znaki identyfikacyjne (patrz art. 31.1.6 oraz 16 i **17**) zawodnik jest odpowiedzialny za ich zachowanie w stanie nienaruszonym od BK1 aż do zakończenia rajdu lub do czasu aż usunięcie plomb będzie dozwolone tym regulaminem. W przypadku stwierdzenia ich braku, będzie to zasygnalizowane ZSS.

32.1 ADDITIONAL CHECKS

Checks on safety items, including clothing, as well as on the car, on the conformity and eligibility may be carried out at any time during the rally including Shakedown, Free Practice / Qualifying Stage when applicable at the sole discretion and upon instruction of the FIA Technical Delegate or Chief Scrutineer, with the knowledge of the Stewards.

32.2 RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR

32.2.1 The competitor is responsible for the technical conformity of his car throughout the rally and should be able to provide any related official document.

32.2.2 Should identification marks (see Articles 31.1.6, 16 and 17) be affixed, it is the responsibility of the competitor to see that these are preserved intact from pre-rally scrutineering until the end of the rally or until it will be allowed by these regulations to cut the seals. Should they be missing, this will be reported to the Stewards.

32.2.3 Zawodnik jest także odpowiedzialny za upewnienie się, że wszystkie części samochodu, które sprawdzano podczas kontroli zostały poprawnie zamontowane.

32.2.3 It is also the responsibility of the competitor to see to it that any part of the car which has been handled during checking is reinstalled correctly.

32.2.4 Każde stwierdzone oszustwo, a w szczególności przedstawienie znaków identyfikacyjnych noszących ślady ingerencji jako oryginalnych będzie zasygnalizowane ZSS.

32.2.4 Any fraud discovered, and in particular identification marks presented as original which have been tampered with, will be reported to the Stewards.

ARTYKUŁ 33. KOŃCOWE BADANIE KONTROLNE (FINAL CHECKS)

33.1 KOŃCOWY PARK ZAMKNIĘTY

33.1.1 Po ceremonii zakończenia rajdu, samochody muszą być wprowadzone do Parku Zamkniętego, gdzie muszą pozostać aż do jego otwarcia przez ZSS.

33.1.2 Klasyfikacja Prowizoryczna winna być opublikowana w terminie określonym w Regulaminie Uzupełniającym (lub komunikacie), co powinno nastąpić praktycznie tak szybko jak ostatni samochód zgłosi się na ostatnim punkcie kontrolnym, nawet jeżeli trwa jeszcze końcowe badanie kontrolne.

33.1 FINAL PARC FERMÉ

33.1.1 After finish formalities, cars must be placed in a parc ferme where they must remain until released by the Stewards.

33.1.2 The provisional classification shall be published at the time specified in the Supplementary Regulations (or in a bulletin) which shall be as soon as practical after the last car has checked in at the final control, even if final scrutineering remains in progress.

33.2 WYBÓR SAMOCHODÓW

Szczegółowe badanie kontrolne po zawodach łącznie z demontażem samochodu może być przeprowadzone według uznania ZSS, bądź też w następstwie protestu lub zgodnie z rekomendacją Dyrektora zawodów i/lub rekomendacją Delegata Technicznego FIA (Kierownika Sędziów Technicznych) przekazaną do ZSS.

33.2 SELECTION OF CARS

Post-rally scrutineering involving the dismantling of a car may be carried out either at the discretion of the Stewards or following a protest or upon the recommendation of the Clerk of the Course and/or the FIA Technical delegate (Chief Scrutnieer) to the Stewards.

33.3 KARTA HOMOLOGACYJNA

Kompletna oryginalna karta homologacyjna FIA i jeżeli to konieczne także inne certyfikaty, muszą być przedstawione podczas końcowych badań kontrolnych. Dla samochodów regionalnych muszą być dostępne odpowiednie, oryginalne dokumenty ASN-u.

33.3 HOMOLOGATION FORM

The complete original FIA homologation form and other necessary certifications must be available for final checks. For regional cars the corresponding original ASN documents must be available.

RUCH DROGOWY (DRIVING CONDUCT)

ARTYKUŁ 34. ZACHOWANIE (BEHAVIOUR)

34.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

34.1.1 Załogi muszą zawsze zachowywać się zgodnie z duchem sportowej rywalizacji.

34.1.2 Gdy samochody są objęte przepisami parku zamkniętego (art. 63.1), jedynie osoby oficjalne i członkowie danej załogi mogą pchać swój samochód. W każdym innym przypadku samochód może być pchany ręcznie przez dowolną osobę. Inne sposoby przemieszczania samochodu na trasie rajdu niż użycie jego napędu lub pchanie ręczne są zabronione, chyba że jest to dopuszczone innymi zapisami niniejszego regulaminu. W drodze wyjątku, w trakcie Odcinków Specjalnych samochody mogą być holowane lub pchane w celu umożliwienia im powrotu na trasę rajdu lub w celu zapewnienia przejezdności trasy rajdu.

34.1.3 Kierowcy mogą prowadzić samochód w sposób pokazowy wyłącznie, gdy regulamin uzupełniający rajdu na to zezwala.

34.1 GENERAL RULES

34.1.1 Crews must always behave in a sporting manner.

34.1.2 When cars are subject to parc ferme rules (Art. 63.1), they may only be moved by crews and officials; at all other times anyone may push a car by hand. Other than under its own power and by hand, any other manner of moving a car is prohibited or as otherwise permitted in these Regulations. Exceptionally, on Special Stages, cars may be towed or pushed in order to bring them back onto the rally road or to clear the rally route.

34.1.3 Exhibition driving may only be performed when permitted by the Supplementary Regulations of the rally.

34.1.4 Załogi muszą zawsze prowadzić samochody zgodnie z kierunkiem rozgrywania odcinka specjalnego (z wyjątkiem zawracania).

34.1.4 Crews must always drive in the direction of the special stage (except solely to effect a turn round).

34.1.5 Na odcinku drogowym, który jest drogą publiczną oraz na starcie Odcinka Specjalnego rywalizujący samochód może poruszać się tylko na czterech swobodnie obracających się kołach i oponach. Każdy samochód niezgodny z tym artykułem regulaminu będzie uznany za wycofany zgodnie zapisami art. 54. Dodatkowa kara może zostać nałożona przez ZSS.

34.1.5 On a road section that is a public road and at the start of a stage, a competition car may only be driven on four freely rotating wheels and tyres. Any car not complying with this article will be considered as retired as per Article 54. An additional penalty may be imposed by the Stewards.

34.1.6 Jakakolwiek jazda podczas zawodów z mocno uszkodzoną przednią szybą, która znacznie utrudnia kierowcy widoczność, jest zabroniona. Załodze, której to dotyczy, może być zabroniony udział w dalszej rywalizacji na podstawie zalecenia ZSS. Po naprawie załoga może ponownie wystartować na podstawie art. 54.
Jakakolwiek jazda na trasie odcinka specjalnego bez zamontowanej na swoim miejscu szyby przedniej jest dozwolona tylko wtedy, gdy obaj członkowie załogi noszą okulary ochronne zgodne ze specyfikacją EN 1938 lub kask typu zamkniętego z zamkniętą przednią przesłoną.
Jednakże w każdym z powyższych przypadków policja może zatrzymać samochód i uniemożliwić mu kontynuowanie jazdy na podstawie krajowych przepisów ruchu drogowego.

34.1.6 Any driving during the competition with a badly damaged windscreen which obstructs the driver's vision significantly is forbidden. The crew concerned may be prohibited from competing upon instruction of the Stewards. After repair, the crew may restart, if applicable, under Article 54.

Any driving on a special stage without a windscreen fitted in place is allowed only if both crew members wear protective goggles in accordance with EN 1938 specification or full face helmet with closed visor.

In any of the above cases, the police may nevertheless stop a car and prevent it from proceeding under national traffic laws.

34.1.7 Każda załoga/pojazd dogoniony przez inny musi usunąć się, aby umożliwić wyprzedzenie. Dotyczy to zwłaszcza sytuacji, gdy stracił on czas z powodu awarii technicznej lub zjechał z drogi przed ponownym rozpoczęciem jazdy. Gotowość do bycia wyprzedzanym powinna być sygnalizowana odpowiednimi migającymi kierunkowskazami (np. lewy kierunkowskaz oznacza, że wyprzedzany samochód pozostanie po lewej stronie drogi). Wyprzedzana załoga powinna dołożyć wszelkich starań, aby ułatwić manewr wyprzedzania, w tym zatrzymać się w bezpiecznym miejscu. Jeśli pojazdy są wyposażone w system komunikacji samochód-samochód, ma to zastosowanie od pierwszej prośby o wyprzedzenie. Załogi są odpowiedzialne za zapewnienie, że wyprzedzanie nie spowoduje zagrożenia.

34.1.7 Any crew/vehicle caught by another must make the necessary move to allow itself to be overtaken. This applies notably if he has lost time due to a technical failure or has gone off the road before restarting. The readiness to be overtaken should be shown by appropriate flashing indicators (e.g. left indicator means that the overtaken car will stay on the left side of the road). The overtaken crew shall make every effort to facilitate the overtaking manoeuvre, including stopping in a safe place. If the vehicles are equipped with car-to-car communication, this applies from the first request for overtaking. The crews are responsible for ensuring that no danger is caused by overtaking.

34.2 PODCZAS ZAPOZNANIA Z TRASĄ RAJDU I/LUB W CZASIE ODCINKA DROGOWEGO DO/Z ODCINKA TESTOWEGO

34.2 DURING RECONNAISSANCE AND/OR SHAKEDOWN ROAD SECTIONS

34.2.1 Przypomina się, że zapoznanie z trasą rajdu nie jest treningiem. Przepisy ruchu drogowego kraju, w którym rozgrywany jest rajd muszą być przestrzegane, a bezpieczeństwo i prawa innych użytkowników drogi muszą być respektowane, zarówno w czasie przeznaczonym na zapoznanie z trasą rajdu, jak również w czasie wyznaczonym na przeprowadzenie odcinka testowego.

34.2.1 It is emphasised that reconnaissance is not practice. All the road traffic laws of the country in which the rally runs must be strictly adhered to and the safety and rights of other road users must be respected, both during reconnaissance and the Shakedown time windows.

34.2.2 Każde przekroczenie dopuszczalnej prędkości w czasie zapoznania z trasą odcinków specjalnych i/lub odcinkiem testowym oraz na jakimkolwiek odcinku dojazdowym stwierdzone przez policję, sędziów faktu lub wynikające z systemu śledzenia GPS

34.2.2 Speeding during reconnaissance of the special stages / shakedown and any road sections noted by the police officers, judges of fact or by a tracking system will incur a fine applied by the Clerk of the Course as follows:

spowoduje nałożenie kary przez Dyrektora zawodów zgodnie z poniższym:

- za każdy km/h powyżej dopuszczalnej prędkości: 25 €

O każdym zastosowaniu przez Dyrektora zawodów tego przepisu zostanie przez niego zawiadomiony zawodnik którego to dotyczy.

34.2.3 Za inne naruszenia przepisów ruchu drogowego podczas zapoznania z trasą rajdu ZSS nałoży kary zgodnie z art. 34.3.4.

34.2.4 Wysokość kary nie będzie zmieniana w przypadku nałożenia mandatu przez policję.

34.2.5 Wysokość kary będzie podwojona w przypadku drugiego wykroczenia popełnionego w czasie zapoznania z trasą na tym samym rajdzie.

34.3 NADMIERNA PRĘDKOŚĆ PODCZAS RAJDU / PRAWO O RUCHU DROGOWYM

34.3.1 Przez cały czas trwania rajdu obaj członkowie załogi muszą ściśle przestrzegać przepisów ruchu drogowego danego kraju.

34.3.2 W przypadku stwierdzenia, że załoga uczestnicząca w rajdzie dopuściła się przekroczenia przepisów ruchu drogowego, funkcjonariusze policji lub osoby oficjalne powinny, jeśli jest to możliwe, powiadomić o tym winnego w sposób, jaki stosowany jest wobec normalnych uczestników ruchu.

34.3.3 Jeżeli policja lub osoby oficjalne zdecydują nie zatrzymywać winnego kierowcy, mogą zwrócić się o nałożenie kar wyszczególnionych w obowiązujących przepisach pod warunkiem, że:

- zawiadomienie zostanie dokonane drogą oficjalną na piśmie, przed ogłoszeniem wyników prowizorycznych,
- oświadczenie będzie dostatecznie szczegółowe dla niezaprzeczalnego ustalenia tożsamości winnego kierowcy, a miejsce i czas wykroczenia będą precyzyjnie określone,
- fakty nie dają podstaw do różnych interpretacji.

34.3.4 Kary za wykroczenia podczas trwania rajdu:

a) pierwsze wykroczenie:

- przekroczenie prędkości: kara 25 € za każdy km/h powyżej limitu dopuszczalnej prędkości nakładana przez Dyrektora zawodów,
- inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS.

b) drugie wykroczenie:

- przekroczenie prędkości: kara 50 € za każdy km/h powyżej limitu dopuszczalnej prędkości nakładana przez Dyrektora zawodów,

- per km per hour over the speed limit: €25.

Any such application of the regulations by the Clerk of the Course will be notified by him to the competitor concerned.

34.2.3 Other traffic infringements during reconnaissance will incur a penalty applied by the Stewards according to Art. 34.3.4.

34.2.4 The amount of the fines will be unaltered by any fine imposed by the police.

34.2.5 The fine will be doubled in case of a second offence committed during reconnaissance in the same rally.

34.3 EXCESSIVE SPEED DURING THE RALLY / TRAFFIC LAWS

34.3.1 Throughout the rally, both crew members must observe the national traffic laws.

34.3.2 In the case of an infringement of the traffic laws committed by a crew participating in the rally, the police officers or officials having noted the infringement should if possible inform the offender thereof, in the same way as for normal road users.

34.3.3 Should the police or the officials decide against stopping the driver in the wrong, they may nevertheless request the application of any penalties set out in the applicable regulations, subject to the following:

- that the notification of the infringement is made through official channels and in writing, before the posting of the provisional classification,
- that the statements are sufficiently detailed for the identity of the offending driver to be established beyond all doubt, and that the place and time of the offence are precise,
- that the facts are not open to various interpretations.

34.3.4 Penalties for infringements during the competition element of the rally:

a) First infringement:

- speeding: A fine of €25 per km/h over the speed limit, applied by the Clerk of the Course,
- other than speeding: A penalty will be applied by the Stewards.

b) Second infringement:

- speeding: A fine of €50 per km/h over the speed limit, applied by the Clerk of the Course,

- inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS.

c) trzecie wykroczenie: kara 5 minut nakładana przez Dyrektora zawodów.

d) czwarte wykroczenie: dyskwalifikacja decyzją ZSS.

O każdym zastosowaniu przez Dyrektora zawodów tego przepisu zostanie przez niego zawiadomiony zawodnik którego to dotyczy.

34.4 Nałożenie kar opisanych w art. 34.2 i 34.3 nie wyklucza nałożenia przez ZSS dodatkowych kar jeśli sędziowie uznają to za niezbędne.

- other than speeding: A penalty will be applied by the Stewards.

c) Third infringement: A 5-minute time penalty applied by the Clerk of the Course.

d) Fourth infringement: Disqualification applied only by the Stewards.

Any such application of the regulations by the Clerk of the Course will be notified by him to the competitor concerned.

34.4 The penalties stated in Art. 34.2 and 34.3 do not prevent the Stewards from imposing additional penalties if they judge it necessary.

ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU (RECONNAISSANCE)

ARTYKUŁ 35. ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU (RECONNAISSANCE)

35.1 SAMOCHODY ZAPOZNAWCZE

35.1.1 Wspólne wymagania:

- samochód musi być polakierowany jednokolorowo, bez reklam, nalepek, etc.,
- dozwolone są osłony podwozia (zgodnie z regulaminem Grupy N),
- dozwolone są dwa dodatkowe homologowane reflektory,
- załoga może używać wewnętrznego "lekkiego" systemu łączności typu intercom (bez kasku),
- istnieje możliwość zainstalowania systemu nawigacji wewnątrz samochodu.

Dopuszczone są samochody zgodne z poniższą specyfikacją:

35.1.2 Samochody standardowe

Samochody całkowicie niezmodyfikowane, takie jak dostępne w normalnej sprzedaży.

35.1.3 Samochody produkcyjne

- Silnik seryjny (zgodnie z regulaminem Grupy N).
- Skrzynia biegów seryjna (zgodnie z regulaminem Grupy N).
- Układ wydechowy seryjny, a maksymalny poziom hałasu musi być zgodny z wymaganiami prawa obowiązującymi w kraju organizatora.
- Zawieszenie zgodne z regulaminem Grupy N.
- Dozwolone jest zamontowanie stalowej klatki bezpieczeństwa zgodnej z art. 253.8.1—8.3 Zał. J.
- Dozwolone są fotele kubełkowe w kolorach podobnych do wnętrza.
- Dozwolone są dowolne obręcze kół w granicach dopuszczonych przez przepisy Zał. J dla Grupy N.

35.1 RECONNAISSANCE CARS

35.1.1 Common requirements:

- the car must be painted in a single colour, with no advertising, stickers, etc.,
- underbody protection is authorised (complying with the Group N regulations),
- two additional road-homologated headlamps are authorized,
- the crew may use a “light” intercommunication system (without helmets),
- on-board navigation equipment may be fitted.

Cars which conform to the following specifications may be used:

35.1.2 Standard Cars

Totally unmodified standard cars as offered for sale to the general public.

35.1.3 Production Cars

- The engine shall be a series production engine (complying with the Group N regulations).
- The gearbox shall be a series production gearbox (complying with the Group N regulations).
- The exhaust shall be a series production exhaust with a maximum noise level within the permitted legal tolerances of the organising country.
- Suspensions shall comply with the Group N regulations.
- The fitting of a steel safety cage complying with Articles 253-8.1 to 8.3 of Appendix J is authorised.
- Bucket seats in colours similar to those of the interior of the car are authorised.
- The rims are free within the limits of Appendix J, Group N.

35.2 OPONY DO SAMOCHODÓW ZAPOZNAWCZYCH
W czasie zapoznania z trasą rajdu można używać następujących opon:
a) pochodzące z seryjnej produkcji, homologowane opony drogowe na asfalt;
b) dowolne opony szutrowe, chyba że regulamin uzupełniający stanowi inaczej.

35.3 PRZESTRZEGANIE ZAPOZNANIA Z TRASĄ RAJDU
Po opublikowaniu regulaminu uzupełniającego rajdu każdy kierowca, lub jego pilot, lub każdy inny członek zespołu, który zgłosił się lub ma zamiar zgłosić się do Mistrzostw i który ma zamiar jechać jakąkolwiek drogą, która jest wykorzystana jako odcinek specjalny w tym rajdzie, może zrobić to jedynie po otrzymaniu pisemnej zgody organizatora. Nie przestrzeganie tego zapisu skutkować będzie zgłoszeniem tego faktu do ZSS.

35.4 PRZEBIEG ZAPOZNANIA Z TRASĄ RAJDU

35.4.1 Harmonogram
Zapoznanie z trasą rajdu musi mieć miejsce według harmonogramu ustalonego przez organizatora. Udział w zapoznaniu z trasą rajdu nie jest obowiązkowy.

35.4.2 Przestrzeganie harmonogramu zapoznania z trasą rajdu
Po publikacji regulaminu uzupełniającego rajdu tylko zgoda Dyrektora zawodów upoważnia, każdą osobę związaną z załogą zgłoszoną do rajdu do poruszania się po drodze wykorzystywanej jako odcinek specjalny w tym rajdzie (nie dotyczy poruszania się pieszo) do czasu gdy dany odcinek specjalny zakończy się, zostanie otwarty dla ruchu publicznego i nie będzie już wykorzystywany w rajdzie. Muszą być jednak przestrzegane przepisy art. 35.3.
Zapoznanie z odcinkiem super specjalnym, odbywające się w czasie sportowej części zawodów, nie powinno być uznawane jako element wchodzący w skład harmonogramu zapoznania z trasą.

35.4.3 Liczba przejazdów
Każda załoga ma prawo do dwukrotnego przejazdu każdego odcinka specjalnego (odcinki specjalne przejeżdżane dwukrotnie są uważane jako jeden odcinek specjalny). Zapoznanie z trasą rajdu będzie kontrolowane przez sędziów, którzy mają za zadanie sprawowanie kontroli na starcie i mecie każdego odcinka specjalnego w celu rejestracji liczby przejazdów. Zezwala się załogom na wjazd i wyjazd z odcinków specjalnych wyłącznie przez punkty kontroli startu i mety. Na trasie każdego OS mogą być przeprowadzane także inne dodatkowe kontrole. Prowadzenie kontroli przez sędziów jest opcjonalne jeśli system śledzenia jest obowiązkowy i będzie analizowany pod kątem jakichkolwiek naruszeń regulaminowych.

35.4.4 Prędkość podczas zapoznania z trasą rajdu
Organizatorzy mają prawo do określenia ograniczenia prędkości na odcinkach specjalnych.
Ograniczenia te muszą być podane w regulaminie uzupełniającym i mogą być kontrolowane w każdej chwili podczas zapoznania z trasą rajdu. W celu monitorowania prędkości w czasie zapoznania z trasą rajdu, obowiązkowym jest aby każdy samochód

35.2 TYRES FOR RECONNAISSANCE CARS
Tyres used for reconnaissance shall be:
a) Road-homologated series production tyres for asphalt.
b) Free tyres for gravel, unless otherwise detailed in the Supplementary Regulations.

35.3 RESTRICTION OF RECONNAISSANCE
As from the publication of the rally Supplementary Regulations, any driver, or his co-driver, or any other team member who has entered or intends to enter a Championship rally and who wishes to drive on any road which is used as a special stage in that rally, may only do so after he has obtained the organiser's written permission. Failure to respect this rule shall result in the driver being reported to the Stewards.

35.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE

35.4.1 Timetable
Reconnaissance must take place according to a timetable set by the organiser. Participation in reconnaissance is not compulsory.

35.4.2 Respect of reconnaissance timetable

Only with the express authorisation of the Clerk of the Course may any person connected with an entered crew travel on or over the route of a special stage of the rally (except on foot) from the publication of the rally Supplementary Regulations until that special stage is terminated, open for public traffic and will no longer be used within the rally. The provisions of Art. 35.3 must nevertheless be respected.
The reconnaissance of a super special stage, if included in the competitive element of the rally, shall not be considered as part of the reconnaissance timetable.

35.4.3 Number of passages
Each crew is limited to two passages on each special stage (special stages run twice are considered to be one special stage). During reconnaissance there shall be control marshals at the start and stop point of each special stage to record the number of passages. Crews will only be permitted to enter and leave special stages through the start and finish controls. Further checks may also be carried out within special stages. If the mandatory tracking system will be analysed for any infringements, the control by marshals is optional.

35.4.4 Speed during reconnaissance
The organiser may determine a speed limit in the special stages.
Such limits must appear in the Supplementary Regulations and may be checked at any time during reconnaissance. To monitor the speed during reconnaissance, it is mandatory that each

zapoznawczy był wyposażony w urządzenie systemu monitorowania używanego w czasie rajdu wymienione na Liście Technicznej FIA nr 98: „Systemy Śledzenia Samochodów Rajdowych". Jakakolwiek ingerencja w działanie takiego(-ich) systemu(-ów) dokonana podczas zapoznania z trasą rajdu będzie skutkowała informacją przekazaną do ZSS.

reconnaissance car should be equipped with a tracking system coming from the FIA Technical List nr. 98: Rally Car Tracking Systems. Any interference with the system(s) during reconnaissance will result in the competitor being reported to the Stewards.

35.4.5 Odcinek testowy
Nie jest obowiązkowe włączenie odcinka testowego do programu zapoznania z trasą rajdu.

35.4.5 Shakedown stage
It is not mandatory to include Shakedown in the reconnaissance schedule.

35.4.6 Liczba osób
Podczas każdego przejazdu odcinkiem specjalnym, tylko załoga może przebywać w samochodzie.

35.4.6 Number of persons
During each passage through a special stage, only the crew is permitted in the car.

ODCINEK TESTOWY (SHAKEDOWN)

ARTYKUŁ 36. WYMAGANIA DOTYCZĄCE ODCINKA TESTOWEGO (SHAKEDOWN REQUIREMENTS)

36.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE
Odcinek testowy jest organizowany z jednej strony w celach medialnych i promocyjnych, z drugiej zaś, aby zawodnicy mogli przetestować swoje samochody. Fakultatywnie, organizator może włączyć odcinek testowy do programu rajdu.

36.1 GENERAL
A Shakedown stage may be organised with the purpose of being both a media and promotional opportunity and for competitors to trial their cars. It is optional for the organiser to include the Shakedown in the rally programme.

36.2 PRZEBIEG ODCINKA TESTOWEGO

36.2 RUNNING OF SHAKEDOWN

36.2.1 Odcinek testowy musi być tak zorganizowany jak odcinek rozgrywany w czasie rajdu z zachowaniem wszystkich wymogów bezpieczeństwa. Odcinek ten powinien odzwierciedlać charakterystykę rajdu.

36.2.1 The Shakedown stage shall be run as if it were a stage run during the rally and include all the appropriate safety measures. The stage should be representative for the rally.

36.2.2 Odcinek testowy może być zorganizowany z wykorzystaniem trasy odcinka super specjalnego lub części odcinka specjalnego rajdu.

36.2.2 The Shakedown stage may be run using a super special stage or part of a stage of the itinerary of the rally.

36.2.3 Celem stosowania art. 34.2, odcinek testowy traktowany jest jako część zapoznania z trasą.

36.2.3 For the application of Art. 34.2, the Shakedown is considered to be part of reconnaissance.

36.2.4 Nawierzchnia odcinka testowego musi być taka sama jak większości odcinków specjalnych.

36.2.4 The surface of the Shakedown should be the same as the surface of the majority of the special stages.

36.3 ZRZECZENIE SIĘ ROSZCZEŃ
Każda osoba znajdująca się w samochodzie podczas odcinka testowego, która jest niezgłoszona do rajdu, musi podpisać druk zrzeczenia się roszczeń dostarczony przez organizatora.

36.3 DISCLAIMER
Any passenger on board the car during Shakedown who is not entered for the rally must have signed a disclaimer provided by the organiser.

36.4 WYMAGANIA TECHNICZNE
Przed odcinkiem testowym samochody muszą przejść BK1. W przypadku samochodów, których to dotyczy, blok silnika, kompletny układ przeniesienia napędu i części mechaniczne wymienione w niniejszym regulaminie, muszą być zaplombowane.

36.4 TECHNICAL REQUIREMENTS
Before the Shakedown the cars must pass scrutineering. For applicable cars, the engine block, the complete transmission and the mechanical parts mentioned in these regulations must be sealed.

36.5 AWARIA W CZASIE ODCINKA TESTOWEGO
Zawodnik, którego samochód uległ awarii podczas odcinka testowego jest mimo wszystko zobowiązany do uczestnictwa w ceremonii startu.

36.5 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN
A competitor whose car breaks down during the Shakedown shall nevertheless be required to attend the ceremonial start.

36.6 WYPOSAŻENIE KIEROWCY I OSÓB OBECNYCH W SAMOCHODZIE

Podczas odcinka testowego, każda osoba obecna w samochodzie musi nosić homologowany kask, całą wymaganą odzież i wyposażenie zgodne z rozdziałem III Zał. L - Wyposażenie kierowcy oraz mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa. Każde naruszenie będzie karane.

36.6 EQUIPMENT OF DRIVER AND PASSENGER ON BOARD

During the Shakedown, any person on board must wear a homologated crash helmet, all required safety clothing and equipment in compliance with Appendix L Chapter III - Drivers' Equipment and have their safety harness correctly fastened. Any infringement will be penalised.

36.7 SERWISOWANIE PODCZAS ODCINKA TESTOWEGO

Serwisowanie może mieć miejsce tylko w głównym parku serwisowym, chyba, że dopuszczono inaczej w regulaminie uzupełniającym.

36.7 SERVICE DURING SHAKEDOWN

Service may be carried out only in the main service park, unless otherwise permitted in the Supplementary Regulations of the rally.

ARTYKUŁ 37. WOLNE TRENINGI/KWALIFIKACJE (FREE PRACTICE / QUALIFYING)

37.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

37.1.1 Organizacja wolnego treningu / odcinka kwalifikacyjnego, w celu ustalenia kolejności startu do Etapu 1, jeśli nie jest to przewidziane w regulaminie danych mistrzostw, pozostaje w gestii organizatora. Musi to być określone w Regulaminie Uzupełniającym.

37.1.2 W odcinku kwalifikacyjnym muszą wziąć udział minimum wszyscy kierowcy z priorytetem FIA i/lub uprawnieni do zdobywania punktów mistrzowskich w samochodzie klasy RC2.

37.1.3 Wolny trening/odcinek kwalifikacyjny musi:

- być rozgrywany tak jakby był odcinkiem rajdu, a wszystkie procedury bezpieczeństwa muszą być zachowane,
- być częścią programu rajdu, ale nie wliczać się do wyników rajdu,
- odzwierciedlać charakterystykę rajdu,
- mieć długość najlepiej pomiędzy 3 km a 5 km.

37.1.4 Zawodnik, którego samochód uległ awarii podczas wolnego treningu lub odcinka kwalifikacyjnego będzie mimo wszystko zobowiązany do uczestniczenia w ceremonii startu.

37.2 ROZGRYWANIE WOLNEGO TRENINGU

37.2.1 Wolny trening będzie organizowany w celach medialnych i promocyjnych oraz jest okazją dla zawodników do wypróbowania ich samochodów.

37.2.2 Dopuszczeni kierowcy mogą ukończyć maksimum 2 przejazdy treningowe w czasie określonym przez organizatorów.

37.3 NIEUKOŃCZENIE WOLNEGO TRENINGU

Zawodnik, którego samochód nie był wstanie ukończyć wolnego treningu będzie musiał poczekać aż organizator przetransportuje jego samochód na metę odcinka co nastąpi po zakończeniu wolnego treningu.

37.1 GENERAL

37.1.1 Where this is not provided for in the regulations of the championship concerned, the organisation of free practice/qualifying stage to determine the start order for Leg 1 is left to the discretion of the organiser. It must be specified in the Supplementary Regulations.

37.1.2 At the minimum, all drivers with FIA priority and/or eligible to score championship points with an RC2 class car must take part in the Qualifying Stage.

37.1.3 The Free Practice / Qualifying stage shall:

- be run as if it were a stage run during the rally and include all the appropriate safety measures,
- form part of the rally programme, but not part of the rally results,
- be representative of the rally,
- ideally be of a distance between 3 km and 5 km.

37.1.4 A competitor whose car breaks down during Free Practice or Qualifying shall nevertheless be required to attend the ceremonial start.

37.2 RUNNING OF FREE PRACTICE

37.2.1 A Free Practice stage will be organised with the purpose of being both a media and promotional opportunity and for competitors to trial their cars.

37.2.2 The eligible drivers may complete a maximum of 2 passages of practice within the timeframe specified by the organisers.

37.3 BREAKDOWN DURING FREE PRACTICE

A competitor whose car is unable to complete the Free Practice stage will be required to wait for the organisers to transport the car to the end of the stage after the Free Practice session has finished.

37.4 ZRZECZENIE

Każda osoba znajdująca się na pokładzie samochodu podczas wolnego treningu, która nie jest zgłoszona do rajdu musi podpisać stosowne oświadczenie dostarczone przez organizatora.

37.4 DISCLAIMER

Any passenger on board the car during Free Practice who is not entered for the rally must have signed a disclaimer provided by the organiser.

37.5 PRZEBIEG ODCINKA KWALIFIKACYJNEGO

37.5.1 Po dwóch przejazdach przeznaczonych na trening, kierowcy posiadający priorytet FIA i ERC1 zgłoszeni samochodami grupy Rally2 wystartują do odcinka kwalifikacyjnego w kolejności odpowiadającej aktualnej klasyfikacji ERC dla kierowców z 1-minutowymi przerwami pomiędzy każdym z samochodów w rajdach asfaltowych oraz 2-minutowymi przerwami w rajdach szutrowych.

37.5.2 Podczas odcinka kwalifikacyjnego jedynie zgłoszony kierowca i pilot mogą znajdować się na pokładzie samochodu.

37.5.3 ZSS zadecyduje o kolejności startowej kierowców, którzy nie zostali dotychczas sklasyfikowani w mistrzostwach.

37.5.4 Lista startowa zostanie publikowana zgodnie z czasem podanym w regulaminie uzupełniającym. W odcinku kwalifikacyjnym ma zastosowanie, określona regulaminem, procedura startu do OS.

37.5.5 W przypadku osiągnięcia identycznego wyniku podczas odcinka kwalifikacyjnego, zawodnicy zostaną sklasyfikowani w kolejności ich pozycji startowych do odcinka kwalifikacyjnego.

37.5 RUNNING OF THE QUALIFYING STAGE

37.5.1 After the 2 passages allowed for practice, FIA and ERC1 Priority drivers entered with group Rally2 will start the Qualifying stage in the order of the current European Rally Championship classification for Drivers with a 1-minute interval between each car for asphalt rallies and a 2-minute interval for gravel rallies.

37.5.2 During the Qualifying Stage, only the driver and co-driver entered must be on board the car.

37.5.3 The Stewards shall decide the order of drivers who are not classified in the current championship.

37.5.4 A start list will be published at a time indicated in the rally Supplementary Regulations. The procedures stipulated for the start of a special stage will apply.

37.5.5 In the event of a dead heat in Qualifying, the competitors concerned will be classified in the order of their start positions in the Qualifying Stage.

37.6 NIEWYSTARTOWANIE BĄDŹ NIEUKOŃCZENIE ODCINKA KWALIFIKACYJNEGO

37.6.1 Każdy samochód który uległ uszkodzeniu podczas odcinka kwalifikacyjnego lub podczas odcinka drogowego po odcinku kwalifikacyjnym, zostanie przetransportowany do parku zamkniętego przez organizatora, zaraz po zakończeniu odcinka kwalifikacyjnego. Organizator musi być pewny, że samochód ten pozostaje w warunkach Parku Ferme, zgodnie z art. 37.7.

37.6.2 Każdy kierowca, który nie wziął udziału w odcinku kwalifikacyjnym lub nie ukończył poprawnie odcinka kwalifikacyjnego będzie sklasyfikowany jako ostatni. Jeżeli odcinka nie ukończy więcej niż jeden kierowca, to ich klasyfikacja będzie odpowiadać kolejności z listy startowej do odcinka kwalifikacyjnego.

37.6 NON-PARTICIPATION OR BREAKDOWN DURING QUALIFYING STAGE

37.6.1 Any car which breaks down during the Qualifying stage or during the following road section will be transported to the parc fermé by the organisers once the Qualifying stage has finished. The organisers will have to make sure that the car remains under Parc Fermé conditions, according to Art. 37.7.

37.6.2 Any driver who does not participate or does not correctly complete the Qualifying stage will be classified last. If more than one driver does not complete the stage, classification will follow the order of the start list for the Qualifying stage.

37.7 PARK ZAMKNIĘTY PO ODCINKU KWALIFIKACYJNYM

Wszelkie naprawy samochodu, który wystartował do odcinka kwalifikacyjnego są zabronione. Wszystkie samochody biorące udział w odcinku kwalifikacyjnym

37.7 PARC FERME AFTER THE QUALIFYING STAGE

Any service on a car once it has started the Qualifying stage is prohibited. All cars which participate in the Qualifying stage must immediately and directly be

muszą być natychmiast i bezpośrednio doprowadzone do parku zamkniętego wyznaczonego przez organizatora i pozostać w nim aż do wydania decyzji o otwarciu parku przez ZSS.

brought to the parc fermé designated by the organiser and remain there until released by the Stewards.

37.8 POZYCJE STARTOWE DO ETAPU 1

37.8.1 Jeśli nie jest to przewidziane w regulaminie danych mistrzostw, 10 najszybszych kierowców Odcinka Kwalifikacyjnego utworzy grupę, która wystartuje przed pozostałymi kierowcami, zgodnie z ich klasyfikacją w Odcinku Kwalifikacyjnym.

37.8 START POSITIONS FOR LEG 1

37.8.1 Where this is not provided for in the regulations of the championship concerned, the 10 fastest drivers of the Qualifying Stage will form a group which will start ahead of the other drivers, according to their classification in the Qualifying Stage.

37.8.2 Grupa kierowców zgodnie z art. 37.8.1 będzie rozstawiona jako pierwsza na liście startowej rajdu asfaltowego w kolejności zgodnej z klasyfikacją odcinka kwalifikacyjnego lub, w przypadku rajdu szutrowego, w kolejności odwrotnej do klasyfikacji odcinka kwalifikacyjnego. Pozostali kierowcy, którzy brali udział w odcinku kwalifikacyjnym, będą rozstawieni na liście startowej w kolejności zgodnej z wynikami tego odcinka.

37.8.2 The group of drivers according to Art. 37.8.1 will be seeded first in the start list of an asphalt rally in the order of the classification of the Qualifying stage or, in the case of a gravel rally, in the reverse order of the classification of the Qualifying stage. All other drivers who have run the Qualifying stage will be seeded in the start list according to their classification.

37.9 POŹNIEJSZY LUB WCZEŚNIEJSZY WJAZD

Każdy późniejszy lub wcześniejszy wjazd na PKC poprzedzający odcinek kwalifikacyjny (TCQS) będzie uznany jako nieprawidłowy udział w odcinku kwalifikacyjnym i art. 37.6.2 będzie miał zastosowanie.

37.9 LATE OR EARLY CHECK-IN

Any late or early check-in to the time control preceding the start of the Qualifying stage (TCQS) will be considered as an incorrect participation and Art. 37.6.2 will apply.

37.10 FALSTART

Każdy falstart podczas odcinka kwalifikacyjnego, w szczególności ten popełniony przed daniem sygnału do startu, będzie uznany jako nieprawidłowy udział w odcinku kwalifikacyjnym i art. 37.6.2 będzie miał zastosowanie.

37.10 FALSE START

Any false start during the Qualifying stage, particularly one made before the signal has been given, will be considered as an incorrect participation and Art. 37.6.2 will apply.

37.11 SERWISOWANIE

Od momentu rozpoczęcia wolnego treningu do indywidualnego czasu startu do odcinka kwalifikacyjnego, serwisowanie może być przeprowadzane tylko w głównym parku serwisowym lub w parku serwisowym wyznaczonym w tym celu przez organizatora.

37.11 SERVICE

From the beginning of the timetable for Free Practice until the individual start time of the Qualifying stage, service may only be carried out in the main service park or the service park designated by the organiser for this purpose.

37.12 WYMAGANIA TECHNICZNE

Dla samochodów, których to dotyczy, silnik, skrzynia biegów oraz części mechaniczne wymienione w Regulaminie Sportowym Rajdowych Mistrzostw Regionalnych muszą być zaplombowane.

37.12 TECHNICAL REQUIREMENTS

For applicable cars, the engine, the complete transmission and the mechanical parts mentioned in the Regional Rally Championships Sporting Regulations must be sealed.

START ORAZ PONOWNY START (STARTS AND RE-STARTS)

ARTYKUŁ 38. DZIAŁANIA PROMOCYJNE (PROMOTIONAL ACTIVITIES)

Dotyczy wyłącznie WRC

Applicable only for WRC

ARTYKUŁ 39. CEREMONIA STARTU (CEREMONIAL START)

W celu poprawy walorów promocyjnych rajdu oraz zainteresowania nim mediów możliwa jest organizacja ceremonii startu. Przerwy pomiędzy startującymi załogami oraz kolejność startu pozostają w gestii organizatora. Czas i miejsce ceremonii muszą być podane w regulaminie uzupełniającym. Jeżeli załoga nie może uczestniczyć w ceremonii startu w swoim wyczynowym samochodzie to zezwala się na jej start w dalszej części rajdu, w wyznaczonym dla niej czasie pod warunkiem, że ZSS zostanie o tym powiadomiony, a samochód pozytywnie przejdzie niezbędne badania kontrolne. Załoga której to dotyczy musi jednak, w wyznaczonym dla niej czasie, wziąć udział w ceremonii startu ubrana w kombinezony.

A ceremonial start may be organised to improve the promotional and media interest of the rally. The start interval and order for a ceremonial start are at the discretion of the organiser. The schedule and the place of any ceremony must be indicated in the Supplementary Regulations. Where a crew in its competing car is unable to participate in the ceremonial start, it shall be permitted to start the remainder of the rally at its allocated start time provided that the Stewards are notified and subject to passing the necessary scrutineering checks. The crew concerned must still attend the ceremonial start wearing overalls and at their due time.

ARTYKUŁ 40. START RAJDU (RALLY START)

40.1 STREFA STARTU

Przed rozpoczęciem sportowej części rajdu organizator może zgromadzić wszystkie rywalizujące samochody w parku przedstartowym, do którego muszą być one doprowadzone przed czasem startu, na warunkach określonych w regulaminie uzupełniającym. Kary, wyłącznie pieniężne, za opóźnione przybycie do parku przedstartowego będą określone w regulaminie uzupełniającym. W parku przedstartowym nie wolno serwisować samochodów.

40.1 START AREA

Before the start of the competition element of the rally, the organisers may assemble all the competing cars in a start area, into which cars must be driven before the start time as detailed in the Supplementary Regulations. The exclusively pecuniary penalties for late arrival in the start area shall be specified in the Supplementary Regulations. No service is allowed in the start area.

40.2 DOPUSZCZALNE MAKSYMALNE SPÓŹNIENIE NA STARCIE

Każda załoga, która stawi się na starcie sekcji z opóźnieniem przekraczającym 15 minut nie zostanie dopuszczona do startu w tej sekcji.

40.2 MAXIMUM LATENESS AT A START

Any crew reporting more than 15 minutes late at the start of a section shall not be allowed to start that section.

ARTYKUŁ 41. KOLEJNOŚĆ STARTU I ODSTĘPY MIĘDZY ZAŁOGAMI (START ORDER AND INTERVALS)

41.1 WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZMIANY KOLEJNOŚCI STARTU

Początkowa kolejność startu musi zostać zachowana, dopóki nie zostanie pokonane co najmniej 10% łącznej długości odcinków specjalnych podanej w ostatecznej wersji harmonogramu.

41.1 REVISED START ORDER REQUIREMENT

The start order shall remain unchanged until at least 10% of the total distance of the special stages detailed in the final itinerary has been completed.

41.2 ZMIANA KOLEJNOŚCI STARTU KIEROWCÓW

Dyrektor zawodów ze względów bezpieczeństwa, po uprzednim poinformowaniu o tym ZSS, może zmienić kolejność startu kierowców lub odstęp czasowy między samochodami.

41.2 REPOSITIONING OF DRIVERS

The Clerk of the Course may, for reasons of safety and with the knowledge of the Stewards, reposition drivers or change the time interval between cars.

41.3 KOLEJNOŚĆ STARTU DO ETAPU 1

Kolejność startu do Etapu 1 jest następująca:

- kierowcy priorytetowi FIA,
- pozostali zawodnicy, w kolejności ustalonej według uznania organizatora.

41.3 START ORDER LEG 1

The start order of Leg 1 is as follows:

- FIA priority drivers,
- all the other competitors following a start order left to the discretion of the organisers.

41.4 KOLEJNOŚĆ STARTU W KOLEJNYCH ETAPACH

Kolejność startu do kolejnych etapów powinna być oparta o klasyfikację wynikającą z czasów odcinków specjalnych obliczoną na mecie ostatniego odcinka specjalnego poprzedniego Etapu, bez uwzględnienia

41.4 START ORDER FOR SUBSEQUENT LEGS

The start order for subsequent Legs shall be based on the classification according to stage times at the finish of the final special stage of the previous Leg,

kar czasowych nałożonych na odcinku drogowym i wyniku odcinka/-ów super specjalnego /-nych, jeżeli był/-y przeprowadzony/-ne na końcu Etapu. W celu zwiększenia zainteresowania transmisją telewizyjną na żywo promotor mistrzostw może wymagać, aby kolejność startu samochodów była zmieniona na końcu Etapu.

excluding time penalties on the road sections and any super special stage if run at the end of the Leg. For the purpose of enhancing live TV coverage, the championship promoter may request the running order of the cars to be changed at the end of a Leg.

41.5 ODSTĘP NA STARCIE
Wszystkie samochody startują w odstępach 1-minutowych chyba, że postanowiono inaczej w regulaminie Mistrzostw lub regulaminie uzupełniającym rajdu.

41.5 START INTERVAL
All cars will start at one-minute intervals unless specified otherwise in the championship regulations or rally Supplementary Regulations.

PUNKTY KONTROLNE (CONTROLS)

ARTYKUŁ 42. PUNKTY KONTROLNE - PRZEPISY OGÓLNE (CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS)

42.1 OZNAKOWANIE PUNKTÓW KONTROLNYCH I STREF
Wszystkie punkty kontrolne i strefy, to znaczy punkty kontroli przejazdu, kontroli czasu, starty i mety odcinków specjalnych włączając mety stop, punkty kontrolne przegrupowania, strefy tankowania, strefy znakowania opon oraz strefy mediów muszą być wskazane w książce drogowej i muszą być oznaczone przy pomocy standardowych znaków zatwierdzonych przez FIA, zgodnie z rysunkami i odległościami podanymi w Załączniku I.

42.1 SIGNAGE OF CONTROLS AND ZONES

All controls and zones, i.e. passage and time controls, start and finish of special stages including stop controls, regroup parks, refuelling areas, tyre marking zones and media zones shall be indicated by means of FIA-approved standardised signs complying with the drawings and distances in Appendix I and shall be indicated in the road book.

42.2 BARIERY OCHRONNE
Strefa co najmniej 5 m przed i po punkcie kontroli, z obydwu stron drogi powinna być chroniona barierami w celu umożliwienia właściwego przebiegu operacji kontrolnych.

42.2 PROTECTIVE BARRIERS
An area of at least 5 m both before and after a control shall be protected by barriers on both sides of the road to enable control duties to be carried out.

42.3 CZAS POSTOJU W STREFIE PUNKTÓW KONTROLNYCH
Czas postoju w strefie punktu kontrolnego nie może przekroczyć czasu niezbędnego dla przeprowadzenia czynności kontrolnych.

42.3 STOPPING TIME IN CONTROL ZONES

The stopping time within any control zone is limited to the time necessary for carrying out control operations.

42.4 GOTOWOŚĆ DO PRACY

42.4.1 Punkty kontrolne będą gotowe do działania na co najmniej 30 minut przed planowanym czasem wjazdu pierwszego samochodu rywalizującego w rajdzie.

42.4.2 Zakończenie działania punktów kontrolnych nastąpi 15 minut po planowanym czasie przejazdu ostatniej załogi i dodanym do niego limicie spóźnień, o ile Dyrektor zawodów nie zadecyduje inaczej.

42.4 READINESS TO WORK

42.4.1 Controls shall be ready to function at least 30 minutes before the target time for the passage of the first competing car.

42.4.2 Unless the Clerk of the Course decides otherwise, they will cease to operate 15 minutes plus maximum lateness time after the due time of arrival of the last competing car.

42.5 KOLEJNOŚĆ KONTROLI I KIERUNEK PRZEJAZDU

42.5.1 Załogi są obowiązane wjeżdżać na poszczególne punkty wg ich właściwej kolejności, w kierunku zgodnym z przebiegiem trasy rajdu.

42.5.2 Zabroniony jest powrót do strefy kontroli.

42.5 SEQUENCE OF CONTROLS AND DIRECTION

42.5.1 Crews must check in in the correct sequence of controls and in the direction of the rally route.

42.5.2 It is prohibited to re-enter a control zone.

42.6 POLECENIA SĘDZIÓW

42.6.1 Załogi są zobowiązane stosować się do poleceń sędziów punktu kontrolnego. Nieprzestrzeganie powyższej zasady zostanie zgłoszone do ZSS.

42.6 MARSHALS' INSTRUCTIONS

42.6.1 Crews are obliged to follow the instructions of the marshals of any control. Failure to do so will be reported to the Stewards.

42.6.2 Wszystkie osoby pracujące w punkcie kontrolnym muszą być łatwe do rozpoznania. Kierownicy punktów kontrolnych muszą nosić wyróżniające się kamizelki.

42.6.2 All control officials must be identifiable. At each control, the chief official must wear a distinctive tabard.

42.7 STREFY MEDIÓW (JEŻELI DOTYCZY)

Ogrodzona strefa mediów musi być ustawiona przed żółtym znakiem PKC wjazdu do wszystkich: parków serwisowych, oddalonych stref serwisowania, stref montażu opon (poza tymi wymienionymi w art. 57.2.1), wszystkich przegrupowań (poza nocnymi przegrupowaniami poprzedzonymi parkiem serwisowym) oraz stref oczekiwania przed ceremonią mety. Wstęp do takich stref ograniczony jest dla osób posiadających stosowne przepustki. Organizatorzy muszą tak zaplanować harmonogram czasowy oraz program rajdu, aby przewidzieć minimum 15-to minutową obecność zawodników w strefie mediów. Strefy mediów muszą być także wyraźnie zaznaczone w książce drogowej.

42.7 MEDIA ZONES (WHEN APPLICABLE)

A barriered media zone must be established prior to the yellow time control board at all service parks, remote service areas, tyre fitting areas (except those under Article 57.2.1), at all regroups (except overnight regroups if preceded by a service) and within the holding park before the podium procedure at the finish. Access to this media zone shall be limited to personnel holding the appropriate pass. Organisers may plan the itinerary and time schedule such that crews are expected to spend a minimum of 15 minutes in the media zone. The media zones must furthermore be clearly marked in the Road Book.

42.8 PUNKTY WYMIANY NAGRAŃ I POPRAWY USTAWIEŃ KAMERY POKŁADOWEJ

Organizatorzy mogą przewidzieć na trasie rajdu punkty wymiany nagrań kamery pokładowej. Punkty te muszą być wyznaczone przy pomocy komunikatu (który może wydać Dyrektor zawodów) i służą one wyłącznie do wymiany nagrań video oraz poprawienia ustawień/serwisu kamery.

Za zgodą Dyrektora zawodów w strefie mediów, w przegrupowaniu lub parkach zamkniętych oraz przy wyjeździe z oddalonych stref tankowania można dokonywać wymiany nagrania i poprawiać ustawienia kamery pokładowej. Jeżeli prace te muszą być wykonane w obecności członka zespołu, przedstawiciel zawodnika musi poinformować o tym Dyrektora zawodów przed startem rajdu.
Wszystkie te działania odbywają się pod nadzorem sędziego lub osoby oficjalnej rajdu.

42.8 ON-BOARD CAMERA DATA EXCHANGE AND CAMERA MAINTENANCE POINTS

The organisers may establish on-board camera (OBC) data exchange points within the itinerary. Such points must be notified in a bulletin (which may be issued by the Clerk of the Course) and are solely for the exchange of video data and adjustments/maintenance of the cameras.

Video data may also be exchanged and cameras maintained in the media zone, in regroups or parc fermes and at the exit of remote refuelling areas with the agreement of the Clerk of the Course. If it is required that this work should be done only in the presence of a member of the team, a representative of the competitor must inform the Clerk of the Course of this request before the start of the rally.
All such work carried out will be done under the supervision of a marshal or rally official.

ARTYKUŁ 43. PUNKTY KONTROLI PRZEJAZDU (PASSAGE CONTROLS)

W tych punktach kontrolnych, opatrzonych znakami wskazanymi w Załączniku I, sędziowie punktu muszą tylko potwierdzić lub podpisać kartę drogową, gdy tylko zostanie ona im podana przez załogę, bez podawania czasu przejazdu.

At these controls, identified by the signs shown in Appendix I, the marshals must simply stamp and/or sign the time card as soon as it is handed in by the crew, without mentioning the time of passage.

ARTYKUŁ 44. PUNKTY KONTROLI CZASU (PKC) (TIME CONTROLS)

44.1 DZIAŁANIE

W tych punktach kontrolnych, sędziowie punktu nanoszą w karcie drogowej czas jej podania. Pomiar czasu następuje z dokładnością co do pełnej minuty.

44.1 OPERATION

At these controls, the marshals shall mark on the time card the time at which the card was handed in. Timing will be recorded to the complete minute.

44.2 PROCEDURA WJAZDU

44.2.1 Procedura wjazdu rozpoczyna się w momencie, gdy samochód mija tablicę oznaczającą początek strefy punktu kontrolnego.

44.2 CHECK-IN PROCEDURE

44.2.1 The check-in procedure begins at the moment the car passes the time control zone entry board.

44.2.2 Pomiędzy znakiem początku strefy i punktem kontrolnym zabrania się załodze zatrzymywania się z jakiegokolwiek powodu, a także jazdy z nienaturalnie małą prędkością.

44.2.2 Between the zone entry board and the control, the crew is forbidden to stop for any reason or to drive at an abnormally slow speed.

44.2.3 Określenie rzeczywistego czasu i jego wpisanie do karty drogowej może być dokonane tylko w przypadku, gdy obydwaj członkowie załogi oraz samochód znajdują się w strefie punktu kontrolnego, w bezpośrednim sąsiedztwie stolika punktu.

44.2.3 The actual timing and entry of the time on the time card may only be carried out if the two crew members and the car are in the control zone and within the immediate vicinity of the control table.

44.2.4 Rzeczywisty czas wjazdu będzie odpowiadał dokładnie momentowi, w którym jeden z członków załogi wręczy kartę drogową właściwemu sędziemu.

44.2.4 The check-in time shall correspond to the exact moment at which one of the crew members hands the time card to the appropriate marshal.

44.2.5 Odpowiedni sędzia wpisuje w kartę drogową ręcznie lub przy pomocy drukarki jedynie rzeczywisty czas (i nic więcej), w którym karta została wręczona.

44.2.5 Then, either by hand or by means of a print-out device, the appropriate marshal shall mark on the card the actual time at which the card was handed in, and nothing else.

44.2.6 Prawidłowy czas wjazdu jest to czas otrzymany w wyniku dodania właściwego czasu przejazdu do czasu startu do poprzedniego odcinka specjalnego lub do czasu poprzedniego PKC. Czasy te wyraża się w minutach.

44.2.6 The target check-in time is the time obtained by adding the allowed target time to the special stage start time or the previous TC time, these times being expressed to the minute.

44.2.7 Wyłącznie załogi są odpowiedzialne za wjechanie w prawidłowym czasie do strefy kontrolnej; załogi mogą sprawdzić czas oficjalny na zegarze punktu kontrolnego. Sędziowie punktu kontrolnego nie mogą udzielać załogom żadnych informacji, co do ich prawidłowego czasu wjazdu.

44.2.7 The target check-in time is the responsibility of the crews alone, who may consult the official clock on the control table. The marshals may not give them any information on this target check-in time.

44.2.8 Załoga nie zostanie ukarana za wcześniejszy wjazd, jeżeli samochód wjedzie w strefę kontrolną podczas minuty właściwego czasu wjazdu lub minuty ją poprzedzającej.

44.2.8 The crew will not incur any penalty for checking in before time if the car enters the control zone during the target check-in minute or the minute preceding it.

44.2.9 Załoga nie zostanie ukarana za spóźnienie, jeżeli czynność wręczenia karty właściwemu sędziemu nastąpi podczas minuty prawidłowego czasu wjazdu.

44.2.9 The crew will not incur any penalty for lateness if the act of handing the card to the appropriate marshal takes place during the target check-in minute.

44.2.10 Każda różnica pomiędzy rzeczywistym czasem wjazdu, a prawidłowym czasem wjazdu będzie karana następująco:
a) za spóźniony wjazd: 10 sekund za każdą minutę lub część minuty,
b) za wcześniejszy wjazd: 1 minuta za każdą minutę lub część minuty.

44.2.10 Any difference between the actual check-in time and the target check-in time shall be penalised as follows:
a) for late arrival: 10 seconds per minute or fraction of a minute,
b) for early arrival: 1 minute per minute or fraction of a minute.

44.2.11 Organizator może dopuścić wcześniejszy wjazd załóg bez nakładania kar, pod warunkiem umieszczenia takiej informacji w regulaminie uzupełniającym lub późniejszym komunikacie.

44.2.11 Provided that it has been stated in the Supplementary Regulations of the rally or is indicated in a later bulletin, the organisers may authorise crews to check in before time without incurring any penalty.

44.2.12 Każde wykroczenie załogi przeciwko zasadom procedury wjazdu będzie przedmiotem pisemnego raportu kierownika punktu kontrolnego przekazanego bezzwłocznie Dyrektorowi zawodów.

44.2.12 If it is found that a crew has not observed the rules for the check-in procedure, the chief marshal at the control must make this the subject of a written report to be sent immediately to the Clerk of the Course.

44.2.13 Załodze, która została ukarana za wcześniejszy wjazd może być udzielona, decyzją Dyrektora zawodów i według jego uznania, neutralizacja na czas niezbędny do opuszczenia punktu w czasie pierwotnie dla niej przewidzianym.

44.2.13 At the discretion of the Clerk of the Course, a crew which has been penalised for early arrival may be neutralised for the amount of time necessary for it to leave at the time originally envisaged.

44.3 PUNKT KONTROLI CZASU PRZED ODCINKIEM SPECJALNYM

Jeśli po PKC znajduje się punkt kontroli startu do odcinka specjalnego, stosuje się następującą procedurę:

44.3.1 Na PKC kończącym odcinek drogowy odpowiedni sędzia punktu wpisze w kartę drogową załogi zarówno czas wjazdu, jak i prowizoryczny czas startu do następnego odcinka specjalnego. Aby umożliwić załodze przygotowanie się do startu i udanie się na linię startu, przerwa pomiędzy wjazdem na PKC i startem musi wynosić 3 minuty.

44.3.2 Jeżeli dwie załogi lub więcej stawią się na PKC w tej samej minucie, ich prowizoryczny czas startu do tego odcinka specjalnego jest określony w kolejności przyjazdu na poprzedni PKC. Jeżeli ich czas przyjazdu na poprzedni PKC jest identyczny, bierze się pod uwagę czas przyjazdu na przedostatni PKC i tak dalej aż do rozstrzygnięcia.

44.3.3 Po uzyskaniu wpisu czasu wjazdu w PKC samochód uda się do punktu startu odcinka specjalnego skąd załoga wystartuje według procedury wyjaśnionej w niniejszym regulaminie.

44.3.4 Jeżeli wystąpi rozbieżność pomiędzy prowizorycznym, a rzeczywistym czasem startu, za ważny uznany będzie czas wpisany przez sędziego na starcie do odcinka specjalnego, chyba, że ZSS podejmie inną decyzję.

44.3.5 Rzeczywisty czas startu do odcinka specjalnego służy do obliczenia prawidłowego czasu wjazdu na następny PKC.

44.4 STREFA GRZANIA OPON

44.4.1 Organizator rajdu może zorganizować strefę grzania opon na odcinku drogi pomiędzy PKC, a miejscem startu do OS. Aby użyć ten odcinek drogi jako strefę grzania opon, musi on być przygotowany jak Odcinek Specjalny, za wyjątkiem ustawienia samochodów ratowniczych, które pozostaną ustawione po starcie do Odcinka Specjalnego.

44.4.2 Aby zorganizować strefę grzania opon dystans pomiędzy PKC, a następującym po nim starcie do OS musi wynosić minimum 500m. Strefa grzania opon musi być zaznaczona w Książce Drogowej.

44.4.3 Strefa grzania opon rozpoczyna się tuż po PKC, a jej rozpoczęcie oznakowane jest odpowiednią tablicą, kończy się natomiast przy tablicy koniec strefy grzania opon. W przypadku wystąpienia zagrożenia kierowcy muszą mieć możliwość zatrzymania samochodu w każdym momencie. Celowe zatrzymanie samochodu w strefie grzania opon bądź jazda w przeciwnym kierunku jest surowo zakazana. Pomiędzy końcem strefy grzania opon a startem do OS zachowana będzie odległość minimum 100m, gdzie załogi muszą prowadzić

44.3 TIME CONTROL FOLLOWED BY A SPECIAL STAGE

When a time control is followed by a start control for a special stage, the following procedure shall be applied:

44.3.1 At the time control at the finish of a road section, the appropriate marshal will enter on the time card both the check-in time of the crew and its provisional stage start time. There must be a 3-minute gap to allow the crew to prepare for the stage start and come to the start line.

44.3.2 If two or more crews check in on the same minute, their provisional start times for that special stage shall be in the order of their relative arrival times at the preceding time control. If the arrival times at the preceding time control are the same, then the times at the time control previous to that one will be taken into account, and so on.

44.3.3 Having checked in at the time control, the competing car shall be driven to the start control of the special stage from where the crew shall start according to the procedure laid down in these regulations.

44.3.4 If there is a difference between the provisional and actual start times, the time entered by the marshal at the start of the special stage shall be binding, unless the Stewards decide otherwise.

44.3.5 The stage start time shall then be the start time for calculating the check-in time at the next time control.

44.4 TYRE WARMING ZONE (TWZ)

44.4.1 The inclusion of a tyre warming zone between the Time Control and the start of a Special Stage is optional for the organiser. To be used as a TWZ, the road must be set up as the Special Stage, except for the rescue cars, which will remain positioned after the start of the Special Stage.

44.4.2 To include a Tyre Warming Zone, the distance between the Time Control and the following start of the Special Stage will be a minimum of 500 m. The TWZ must be marked in the Road Book.

44.4.3 The TWZ begins after the time control with the “TWZ” board and ends with the “TWZ End” board. Drivers must be able to stop the car at any time in case of danger. Deliberate stopping in the TWZ or driving the opposite direction is strictly forbidden. There will be a minimum of 100 m between the “TWZ End” board and the start of the Special Stage, where the crews must drive at walking speed to position on the start line.

pojazd z prędkością poruszania się pieszego aż do stawienia samochodu na linii startu.

44.4.4 Procedura startu do Odcinka Specjalnego jest opisana poniżej w art. 48. Ze względu na długość strefy grzania opon, 3-minutowy odstęp (pomiędzy PKC a OS) może zostać wydłużony w celu umożliwienia rozgrzania opon oraz przygotowania się do startu OS.

44.4.4 The start procedure for the Special Stage is laid down in Art. 48. The 3-minute gap can be increased considering the length of the TWZ to allow the crew warming the tyres and to prepare for the Special Stage start.

44.4.5 Przed rozpoczęciem jazdy w strefie grzania opon wyposażenie załogi musi być zgodne z opisanym w art. 53.1.

44.4.5 Before driving in the TWZ, the crew must be equipped as laid down in Art. 53.1.

44.4.6 Wszelkie inne przepisy, nie zmienione przez ten artykuł, pozostają bez zmian i są nadal obowiązujące.

44.4.6 All regulations not amended by this article remain unchanged and valid.

44.4.7 Organizatorzy mogą poprawić powyższe przepisy w Regulaminie Uzupełniającym, ale nie może to prowadzić do zmiany wyżej wymienionych regulacji.

44.4.7 Organisers may amend these regulations in the Supplementary Regulations, which may not, however, alter the above-mentioned regulations.

ARTYKUŁ 45. DOZWOLONE MAKSYMALNE SPÓŹNIENIA (MAXIMUM PERMITTED LATENESS)

45.1 Każde spóźnienie przekraczające 30 minut, względem wyznaczonego załodze czasu, lub skumulowane spóźnienie przekraczające 30 minut, na zakończenie każdej sekcji lub Etapu spowoduje uznanie zawodnika za wycofanego z zawodów w tym punkcie. Całkowita naliczona kara za takie spóźnienie (zgodnie z art. 44.2.10a) będzie zgodna z karą przewidzianą dla spóźnienia 30-minutowego. Załoga będzie mogła jednak ponownie wystartować w rajdzie zgodnie z przepisami danych Mistrzostw. Przy sprawdzaniu czy spóźnienie mieści się w limicie bierze się pod uwagę rzeczywistą liczbę minut tego spóźnienia, a nie wielkość kary za spóźnienie (10 sekund za minutę).

45.1 Any lateness exceeding 30 minutes of any individual target time or an accumulative lateness exceeding 30 minutes at the end of each section or of a leg will result in the competitor concerned being considered to have retired at that control and the total penalty accrued for late arrival as per Art. 44.2.10.a) shall be that for 30 minutes lateness. The crew may nevertheless re-start the rally under the provisions specified for the relevant Championship, if applicable. In calculating such lateness time, the actual time and not the penalty time (10 seconds per minute) applies.

45.2 WCZEŚNIEJSZY WJAZD
Wcześniejszy wjazd na PKC w żadnym przypadku nie daje załodze podstaw do zmniejszenia spóźnienia branego pod uwagę przy sprawdzaniu przekroczenia limitu spóźnień.

45.2 EARLY ARRIVAL
Early arrival shall under no circumstances permit crews to reduce this maximum permitted lateness.

45.3 POWIADOMIENIE O PRZEKROCZENIU MAKSYMALNEGO DOZWOLONEGO SPÓŹNIENIA
Powiadomienie o przekroczeniu maksymalnego dozwolonego spóźnienia, określonego w art. 45.1, może być ogłoszone tylko na końcu sekcji.

45.3 NOTIFICATION OF EXCEEDING MAXIMUM PERMITTED LATENESS
Notification of exceeding the maximum permitted lateness under Article 45.1 may only be announced at the end of a section.

ARTYKUŁ 46. PUNKTY KONTROLNE PRZEGRUPOWANIA (REGROUPING CONTROLS)

46.1 PROCEDURA WJAZDU NA PRZEGRUPOWANIE

46.1.1 Po przyjeździe na punkt kontrolny wjazdu do przegrupowania załogi otrzymają informację na temat czasu ich startu. Muszą one następnie odprowadzić samochód zgodnie z poleceniem sędziów.

46.1.2 Wszystkie załogi muszą być przygotowane do przebywania w strefie autografów w czasie do 5 minut. Strefa ta, zorganizowana obok PKC, jest dostępna dla publiczności.

46.1 PROCEDURE AT A REGROUP

46.1.1 On arrival at regroup controls, crews will receive instructions concerning their start time. They must then drive their car as directed by marshals.

46.1.2 All crews must be prepared to be present for up to 5 minutes in an autograph zone, organised adjacent to the TC and accessible to the public.

46.2 PROCEDURA WYJAZDU Z PRZEGRUPOWANIA
Poza nocnym przegrupowaniem i przed startem do Power Stage (jeśli dotyczy), samochody muszą

46.2 EXIT FROM A REGROUP
Except after an overnight regroup and before the start of the Power Stage (if applicable), the cars shall

wystartować w kolejności wjazdu na przegrupowanie. Dyrektor zawodów może jednak z dowolnego powodu, za wiedzą ZSS, nakazać zmianę kolejności startu każdego z samochodów.

restart in the order of arrival at the regroup. However, for any reason, the Clerk of the Course may, with the knowledge of the Stewards, order any car to be repositioned.

ODCINKI SPECJALNE (SPECIAL STAGES)

ARTYKUŁ 47. POSTANOWIENIE OGÓLNE (GENERAL)

47.1 POMIAR CZASU

Pomiar czasu na odcinkach specjalnych jest wykonywany z dokładnością do dziesiętnej części sekundy.
Dla wolnych treningów oraz odcinka kwalifikacyjnego, czas będzie mierzony z dokładnością do tysięcznej części sekundy.

47.1 TIMING

For special stages, timing will be to the tenth of a second.

For Free Practice and Qualifying Stages, timing will be to the thousandth of a second.

47.2 MINIMALNY CZAS ODCINKA SPECJALNEGO

47.2.1 Organizatorzy mogą stosować minimalne czasy odcinków specjalnych, jeśli jest to wymagane przez prawo krajowe dla rajdów międzynarodowych.
Żaden zawodnik nie może osiągnąć na odcinku specjalnym czasu odpowiadającego średniej prędkości większej niż średnia prędkość określona przez przepisy krajowe dla rajdów międzynarodowych. Minimalny czas odcinka specjalnego będzie podany dla każdego odcinka specjalnego w minutach i sekundach. Minimalne Czasy Odcinków Specjalnych będą podane w odpowiednich sekcjach Kart Drogowych i w Harmonogramie rajdu.

47.2.2 Metoda wyznaczająca uzyskany czas na odcinku specjalnym będzie następująca:

- zawodnik, który uzyska czas mniejszy niż Minimalny Czas Odcinka otrzyma Minimalny Czas Odcinka,
- zawodnik przekraczający Minimalny Czas Odcinka otrzyma swój zarejestrowany czas.

47.2 MINIMUM SPECIAL STAGE TIME

47.2.1 Organisers may utilise Minimum Special Stage Times where it is required by national law for international rallies.
When used, no competitor may set a time on a Special Stage corresponding to an average speed greater than the average speed set by national law for international rallies. A Minimum Special Stage Time will be given for each Special Stage, in minutes and seconds. Minimum Stage Times will be shown on the relevant sections of the Time Cards and on the Itinerary.

47.2.2 The method of assessing time taken on a Special Stage will be as follows:

- a competitor recording less than the Minimum Stage Time will be given the Minimum Stage Time,
- a competitor exceeding the Minimum Stage Time will be given his recorded time.

ARTYKUŁ 48. START DO ODCINKÓW SPECJALNYCH (SPECIAL STAGE START)

48.1 PUNKT STARTU

Start do odcinka specjalnego jest startem zatrzymanym, a samochód musi stać na linii startu.

48.1 START POINT

Special stages commence from a standing start, with the car placed on the start line.

48.2 PROCEDURA STARTU

48.2.1 Procedura startu elektronicznego musi być dobrze widoczna dla załogi z linii startu i może być przeprowadzona przy pomocy zegara z odliczaniem i/lub systemu świateł sekwencyjnych. W obydwu przypadkach, system musi być opisany w regulaminie uzupełniającym rajdu.

48.2.2 Na starcie musi być trwale oznaczona linia startu (także na szutrze i śniegu), a urządzenie do wykrywania falstartu winno znajdować się 50 cm za linią startu.

48.2.3 W momencie gdy aktualny czas startu zostanie wpisany do karty drogowej powinna być ona oddana załodze tak szybko jak to jest możliwe.

48.2.4 Gdy samochód podjeżdża na linię startu przód samochodu powinien być ustawiony przed kijkiem ustawionym przez sędziego w celu ustalenia

48.2 START PROCEDURE

48.2.1 The electronic start procedure shall be clearly visible to the crew from the start line and may be displayed as a countdown clock and/or a sequential light system. In either case the system must be described in the rally Supplementary Regulations.

48.2.2 There must be a permanent start line (also on gravel and snow) and the jump start photocell should be 50 cm after the start line.

48.2.3 After the actual start time has been written on the time card, the time card should be given back to the crew as soon as possible.

48.2.4 When the car arrives at the start line, the front of the car should be positioned behind a stick

dokładnego miejsca startu. Jedną minutę przed czasem startu załogi, ale nie wcześniej niż samochód zatrzyma się we właściwej pozycji, sędzia powinien usunąć kijek, a załoga powinna zwracać uwagę na maszynę startową odliczającą czas do startu. Jakakolwiek późniejsza zmiana pozycji samochodu do czasu jego startu jest zabroniona i zostanie to przekazane do ZSS.

placed by the marshal to define the exact start position. One minute before the start time, but not before the car has stopped in its exact position, the marshal shall remove the stick and the crew shall refer to the automatic countdown clock. Any subsequent change of the car's position until its start time is not permitted and will be reported to the Stewards.

48.3 PROCEDURA STARTU DAWANEGO RĘCZNIE
W przypadku, gdy zachodzi konieczność zastosowania procedury startu ręcznego, po oddaniu karty drogowej załodze, sędzia będzie odliczał głośno sekundy pozostałe do momentu startu: 30", 15", 10", a ostatnie pięć sekund - po jednej. Po upływie ostatnich 5 sekund, nastąpi sygnał startu.

48.3 MANUAL START PROCEDURE
In the event of having to use a manual start procedure after handing the time card back to the crew, the start marshal will count down aloud: 30" - 15" - 10" and the last five seconds one by one. When the last 5 seconds have elapsed, the start signal shall be given.

48.4 OPÓŹNIONY START Z WINNY ZAŁOGI

48.4 DELAYED START THROUGH FAULT OF CREW

48.4.1 W przypadku opóźnionego startu wynikłego z winy załogi, odpowiedni sędzia wpisuje do karty drogowej nowy czas, a kara wynosi jedną minutę za każdą rozpoczętą minutę opóźnienia.

48.4.1 In the event of a start delayed through a fault of the crew, the marshal will enter a new time on the time card, the penalty then being 1 minute per minute or fraction of a minute late.

48.4.2 ZSS zostanie poinformowany o każdej załodze, która odmówi startu do odcinka specjalnego w wyznaczonym dla niej czasie, niezależnie od tego, czy na odcinku specjalnym trwa rywalizacja czy nie.

48.4.2 Any crew refusing to start a special stage at the time allocated to it will be reported to the Stewards, whether the special stage is run or not.

48.4.3 Samochód, który nie wystartuje w ciągu 20 sekund po podaniu sygnału startu będzie uznany jako wycofany i zostanie niezwłocznie przestawiony w bezpieczne miejsce. Samochód ten będzie dopuszczony do ponownego startu w następnym dniu zgodnie z art. 54 niniejszego regulaminu.

48.4.3 Any car not starting from the start line within 20 seconds after the start signal will be considered as retired and immediately moved to a safe place. This car will be allowed to re-start on the next day as per Art. 54 of the Regional Championship Regulations.

48.5 OPÓŹNIONY ODCINEK SPECJALNY
Gdy w ciągu 20 minut nie wystartował żaden rywalizujący samochód, widzowie muszą być powiadomieni przed przejazdem następnego samochodu startującego w zawodach, że odcinek specjalny jest w trakcie wznawiania poprzez przejazd samochodu bezpieczeństwa. W przeciwnym przypadku odcinek specjalny zostanie zatrzymany.

48.5 DELAY OF A SPECIAL STAGE
If there is no start of a competing car for more than 20 minutes, the spectators must be advised that the stage is about to recommence with the passage of a safety car. Alternatively the stage shall be stopped.

48.6 FALSTART
Falstart (start przed podanym sygnałem), będzie karany w następujący sposób:

- pierwsze wykroczenie: 10 sekund,
- drugie wykroczenie: 1 minuta,
- trzecie wykroczenie: 3 minuty,
- następne wykroczenia: według uznania ZSS.

48.6 FALSE START
A false start, particularly one made before the signal has been given, will be penalised as follows:

- 1st offence: 10 seconds
- 2nd offence: 1 minute
- 3rd offence: 3 minutes
- Further offences: at the Stewards' discretion.

Powyższe nie wyklucza poważniejszych kar, jakie mogą być nałożone przez ZSS, jeśli uzna to za konieczne. Do obliczania czasu musi być zastosowany faktyczny czas startu.

These penalties do not prevent the Stewards from imposing heavier penalties if they judge it necessary. For the time calculation the actual start time must be used.

ARTYKUŁ 49. META ODCINKA SPECJALNEGO (SPECIAL STAGE FINISH)

49.1 LINIA METY
Czas odcinka specjalnego będzie zmierzony w miejscu mety lotnej, która powinna być zlokalizowana w miejscu gdzie przewiduje się, że samochody nie

49.1 FINISH LINE
The finish time of a special stage is recorded at the flying finish which should be located at a point where cars can be expected to go slower and at least at 200

będą poruszać się z pełną prędkością. Odległość pomiędzy metą lotną, a metą stop musi wynosić przynajmniej 200m. Trasa pomiędzy metą lotną, a metą stop musi być wolna od ostrych lub zacieśniających się zakrętów, bram lub innych niebezpiecznych przeszkód, które mogą stwarzać zagrożenie. Zatrzymanie się pomiędzy żółtą tablicą zapowiadającą, a znakiem "STOP" jest zakazane pod rygorem zasygnalizowania ZSS. Pomiar czasu będzie dokonywany na linii mety, przy użyciu fotokomórki i zdublowany pomiarami przy pomocy chronometru. Chronometrażyści muszą zajmować miejsce na przedłużeniu linii pomiaru czasu oznaczonej znakiem flagi z szachownicą na czerwonym tle.

m before the stop line. The area between the flying finish and the stop line should be free from bends, sharp or deceptive corners, or hazards such as gates or any dangerous obstacles. Stopping between the yellow warning sign and the stop sign is forbidden and will be reported to the Stewards. Timing will be recorded at the finish line, using electronic beams, and be backed up by stopwatches. The timekeepers must be positioned level with the finish line, indicated by the sign bearing a chequered flag on a red background.

49.2 META STOP

Załoga musi zatrzymać się w punkcie mety stop oznaczonym czerwonym znakiem "STOP" celem wpisania w kartę drogową czasu przekroczenia linii mety lotnej (godzina, minuta, sekunda i dziesiętna część sekundy). W przypadku, gdy chronometrażyści nie są w stanie natychmiast podać sędziemu punktu dokładnego czasu przekroczenia linii mety, to może on jedynie parafować/ostemplować kartę drogową załogi, a czas zostanie wpisany w najbliższym punkcie przegrupowania.

49.2 STOP POINT

The crew must report to the stop point indicated by a red “STOP” sign to have its finishing time entered on the time card (hour, minute, second and tenth of a second). If the timekeepers cannot give the exact finishing time to the marshals immediately, the latter may only stamp the crew’s time card and the time will be entered at the next regrouping control.

ARTYKUŁ 50. POWER STAGE (POWER STAGE)

50.1 WSTĘP

Zastosowanie Power Stage jest określone w regulaminie danych mistrzostw.

50.1 ANNOUNCEMENT

The implementation of the Power Stage is defined in the regulations of the championship concerned.

50.2 CHARAKTERYSTYKA

Ten odcinek będzie:

- ostatnim odcinkiem rajdu,
- rozegrany jako odcinek rajdu dla wszystkich klasyfikowanych zawodników,
- odzwierciedlał charakterystykę rajdu.

50.2 CHARACTERISTICS

This stage will:

- be the last stage of the rally,
- be run as a stage of the event for all classified competitors,
- be representative of the rally.

50.3 Kolejność startu i odstępy pomiędzy samochodami zostaną zaproponowane przez Dyrektora rajdu i zatwierdzone przez ZSS. Jeśli kolejność startu i/lub odstępy różnią się od ustalonych dla sekcji zawierającej Power Stage, Dyrektor rajdu musi przekazać tę informację załogom podczas przegrupowania, które musi poprzedzać Power Stage.

50.3 The start order and intervals of the cars will be proposed by the Clerk of the Course and approved by the Stewards. If the start order and/or intervals are different from those at the start of the section including the Power Stage, the Clerk of the Course must communicate this information to the crews during the regroup which must precede the Power Stage.

50.4 PRZYZNAWANIE PUNKTÓW ZA “POWER STAGE”

Klasyfikacje, w których przyznawane są punkty Power Stage, są określone w regulaminie każdych mistrzostw.

50.4 ATTRIBUTION OF ‘POWER STAGE’ POINTS

The titles for which Power Stage points are awarded are specified in the regulations for each championship.

5.4.1

- Punkty zostaną przyznane zgodnie z zasadami opisanymi w art. 3.1.3.
- W celu przyznania punktów, klasyfikacja „Power Stage” będzie obliczona na podstawie czasu odcinka wraz z wszelkimi karami czasowymi związanymi z przejazdem tym odcinkiem, w tym karą za falstart.
- Aby zdobyć punkty kierowca musi być sklasyfikowany w klasyfikacji końcowej rajdu.

5.4.1

- Points will be awarded according to the scale as described in Art. 3.1.3.
- For the purpose of allocating points, the Power Stage Classification shall be calculated using the stage time plus any other time penalty accrued on this stage, including any false start penalty.
- To score points, a driver must be classified in the Final Classification of the rally.

- Jeśli kierowca znajdzie się w klasyfikacji „Power Stage" ale nie będzie sklasyfikowany w klasyfikacji końcowej rajdu, ZSS zdecyduje czy kolejny zawodnik będzie przesunięty wyżej w klasyfikacji „Power Stage" celem zdobycia większej ilości punktów za „Power Stage".

- Każda załoga, która nie wystartowała w „Power Stage" w wyznaczonej kolejności, nie będzie miała możliwości zdobycia punktów za „Power Stage". Taka załoga nie może również odebrać punktów pozostałym kierowcom.

- If a driver appears in the Power Stage classification but is not classified in the Final Official Classification of the rally, the Stewards shall decide whether the next Competitor should be moved up in the Power Stage classification for the attribution of Power Stage points.
- Any crew which does not start the Power Stage in the given order will not be eligible to score Power Stage points. Such crew may neither detract points from other drivers.

50.4.2 Jeśli Power Stage zostanie ostatecznie przerwany zanim wszystkie załogi uprawnione do zdobycia punktów w Mistrzostwach będą miały możliwość ukończenia odcinka, ZSS może zdecydować, że punkty za Power Stage nie zostaną przyznane.

50.4.2 If the Power Stage is definitively stopped before all crews eligible to score points in the Championship had had the opportunity to complete the stage, the Stewards may decide that no points are awarded for the Power Stage.

50.5 W związku z potrzebami mediów, organizatorzy mogą zatrzymać dowolny samochód i jego załogę na odcinku drogowym bezpośrednio po punkcie kontrolnym mety stop. Załogi te będą instruowane przez osoby oficjalne w punkcie kontrolnym mety stop odcinka, a w razie potrzeby osoby oficjalne mogą zmienić czas przeznaczony na następny odcinek drogowy.

50.5 For the purposes of media coverage, the organisers may stop any car and its crew on the road section immediately after the STOP control of the stage. These crews will be directed by officials at the STOP control of the stage, who may, if necessary, modify the time allowed for the following road section.

ARTYKUŁ 51. ODCINKI SUPER SPECJALNE (SUPER SPECIAL STAGES)

51.1 CHARAKTERYSTYKA ODCINKA SUPER SPECJALNEGO

51.1.1 Gdy więcej niż jeden samochód startuje w tym samym czasie, to sposób przygotowania toru w każdym z punktów startu musi być zbliżony. Dla każdego ze startujących samochodów musi być zastosowana ta sama procedura startu. Dozwolone jest przesunięcie linii startu samochodów w celu wyrównania długości odcinków rozpoczynających się w różnych miejscach.

51.1.2 Organizacja odcinka super specjalnego jest opcjonalna.

51.1 CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE

51.1.1 When more than one car starts at the same time, the track design at each start point must be similar. The same start procedure must apply to each car. It is permitted to stagger the start line for the cars to equalise the length of the stage from the different start positions.

51.1.2 The inclusion of a super special stage in the rally itinerary is optional.

51.2 PRZEBIEG ODCINKA SUPER SPECJALNEGO

Specyficzne uregulowania dotyczące sposobu rozgrywania, kolejności startu oraz odstępów między startami na odcinku super specjalnym pozostawia się do uznania organizatora. Informacje te muszą być jednakże umieszczone w regulaminie uzupełniającym rajdu.

51.2 RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE

The specific regulations regarding the running, start order and time intervals of a super special stage are entirely at the discretion of the organiser. However, this information must be included in the Supplementary Regulations of the rally.

51.3 BEZPIECZEŃSTWO

51.3.1 Konieczne jest rozmieszczenie systemu Czerwonych Flag obsługiwanych przed sędziów lub systemu Czerwonych Świateł aby sygnalizować zawodnikom konieczność zatrzymania lub zmniejszenia prędkości. Zastosowanie ma procedura opisana w art. 53.5.

51.3.2 W celu zapewnienia bezpieczeństwa, samochód zawodnika, któremu nie uda się ukończyć odcinka super specjalnego może zostać przetransportowany przez organizatora za metę

51.3 SAFETY

51.3.1 A system of Red Flags deployed by marshals or Red Lights must be positioned to signal competitors to stop or slow. The procedure as laid down in Art. 53.5 must be followed.

51.3.2 To ensure safety, the car of a competitor who fails to complete the stage may be transported by the organisers to the end of the stage or to a safe location for evacuation.

odcinka lub w bezpieczne miejsce celem jego ewakuacji.

ARTYKUŁ 52. PRZERWANIE ODCINKA SPECJALNEGO (INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE)

52.1 Gdy odcinek specjalny jest przerwany lub zatrzymany z jakiegokolwiek powodu, każdej załodze, której to dotyczy, będzie nadany, decyzją Dyrektora zawodów, najbardziej sprawiedliwy czas. Odpowiednie zawiadomienie w tej sprawie zostanie opublikowane przez Dyrektora zawodów. Jednakże żadna załoga, która jest odpowiedzialna lub współodpowiedzialna za zatrzymanie odcinka, nie może odnieść korzyści z tej zasady.

52.1 When a special stage is interrupted or stopped for any reason, each crew affected will be allocated by the Clerk of the Course a time which is judged the fairest. A corresponding notification will be published by the Clerk of the Course. However, no crew which is solely or jointly responsible for stopping a stage may benefit from this measure.

52.2 Jeśli załoga/pojazd jest znacząco i wyraźnie hamowana przez samochód jadący z przodu, Dyrektor rajdu może jej nadać czas.

52.2 If a crew/vehicle is substantially and evidently hindered by a car in front, the Clerk of the Course may give a time credit (notional time).

ARTYKUŁ 53. BEZPIECZEŃSTWO ZAWODNIKÓW (COMPETITOR SAFETY)

53.1 WYPOSAŻENIE ZAŁÓG

Gdy samochód porusza się po jakimkolwiek rodzaju odcinka specjalnego, zanim osiągnie metę stop, załoga musi nosić homologowane kaski ochronne oraz wszystkie ubiory i wyposażenie bezpieczeństwa (zgodnie z Zał. L, Rozdziałem III - Wyposażenie kierowcy) w sposób określony przez producentów tego wyposażenia, a także mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa. Każde naruszenie będzie karane przez ZSS.

53.1 EQUIPMENT OF THE CREWS

Whenever a car is in motion on any type of special stage and until the stop control, the crew must wear homologated crash helmets, all required safety clothing and equipment in compliance with Appendix L Chapter III - Drivers' Equipment as intended by the equipment manufacturer and have their safety belts correctly fastened. Any infringement will be penalised by the Stewards.

53.2 WYPOSAŻENIE SAMOCHODÓW

53.2.1 W przypadku gdy Konsola Bezpieczeństwa (system GPS) jest dostarczona przez organizatora, system musi być łatwo dostępny dla kierowcy oraz pilota gdy siedzą w swoich fotelach, zapięci w pasy bezpieczeństwa.

53.2 EQUIPMENT OF THE CARS

53.2.1 In case a Safety Emergency console (Tracking System) is provided by the organiser, the system must be easily accessible for the driver and co-driver when seated with their harnesses fastened.

53.2.2 Znak „SOS/OK"

W każdym startującym samochodzie musi być przewożony czerwony znak "SOS" oraz zielony znak "OK" umieszczony z drugiej strony planszy o wymiarach co najmniej 42 x 29,7 cm (A3). Znak musi znajdować się wewnątrz samochodu i być łatwo dostępny dla kierowcy i pilota.

53.2.2 "SOS/OK" sign

Each competing car shall carry a red "SOS" sign and on the reverse a green "OK" sign measuring at least 42 cm x 29.7 cm (A3). The sign must be placed in the car and be readily accessible for both drivers.

53.2.3 Każdy samochód biorący udział w rywalizacji musi być wyposażony w czerwony trójkąt odblaskowy.

53.2.3 Each competing car must carry a red reflective triangle.

53.3 WYPADEK NA TRASIE ODCINKA SPECJALNEGO

53.3.1 W razie wypadku wymagającego pilnej interwencji medycznej należy koniecznie:

- tak szybko jak tylko to możliwe aktywować przycisk SOS systemu śledzenia pojazdów znajdujący się na Konsoli Bezpieczeństwa (jeżeli dotyczy),
- w miarę możliwości natychmiast pokazać czerwony znak "SOS" następnym samochodom i każdemu helikopterowi, który próbuje interweniować,
- tak szybko jak to jest możliwe czerwony trójkąt odblaskowy musi zostać ustawiony

53.3 INCIDENT ON A SPECIAL STAGE

53.3.1 In the case of an accident where urgent medical attention is required, the following applies:

- The SOS switch on the emergency console (Tracking System) must be activated as soon as possible (if applicable)
- When possible the red "SOS" sign should immediately be displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist.
- As soon as possible, the red reflective triangle must be placed in a conspicuous position on the same side of the road as the

w dobrze widocznym miejscu po tej samej stronie drogi co samochód, w odległości co najmniej 50 m przed miejscem gdzie znajduje się samochód, w celu ostrzegania kolejnych kierowców, nawet gdy samochód znajduje się poza drogą.

car at least 50 meters before the car's position, in order to warn following drivers, even if the car is off the road.

53.3.2 Każda załoga, której pokazano czerwony znak "SOS" lub, która widzi samochód, który doznał wypadku, a znak „OK" nie jest im pokazywany musi natychmiast i bez wyjątku zatrzymać się w celu udzielenia pomocy. Wszystkie następne samochody muszą także się zatrzymać. Drugi samochód, który zjawi się na miejscu wypadku, po uzyskaniu informacji, kontynuuje jazdę by przekazać je na najbliższym punkcie łączności radiowej. Kolejne zatrzymujące się samochody muszą zachować przejezdność drogi dla pojazdów ratunkowych. Wszystkim załogom, które zatrzymały się zgodnie z powyższą procedurą zostanie nadany czas na podstawie art. 52.

53.3.2 Any crew which has the red "SOS" sign displayed to them, or which sees a car which has suffered an accident, and the OK sign is not shown, shall immediately and without exception stop to render assistance. All following cars shall also stop. The second car at the scene shall proceed to inform the next radio point. Subsequent cars shall leave a clear route for emergency vehicles. All crews stopped by this procedure will be allocated a time according to Art. 52.

53.3.3 W razie wypadku, niewymagającego natychmiastowej interwencji medycznej lub zatrzymania samochodu z jakiegokolwiek powodu na trasie lub przy trasie odcinka specjalnego, bez względu na to czy zatrzymanie to jest chwilowe czy na stałe należy koniecznie:

- aktywować maksymalnie w ciągu jednej minuty przycisk OK znajdujący się na Konsoli Bezpieczeństwa (jeżeli dotyczy),
- pokazać natychmiast zielony znak "OK" następnym samochodom i każdemu helikopterowi, który próbuje interweniować. Jeżeli załoga pozostawi samochód to znak "OK" musi być umieszczony w taki sposób, aby był dobrze widoczny dla wszystkich kolejnych załóg,
- członek załogi musi ustawić czerwony trójkąt odblaskowy w dobrze widocznym miejscu po tej samej stronie drogi co samochód, w odległości co najmniej 50 m przed miejscem gdzie znajduje się samochód, w celu ostrzegania kolejnych kierowców, nawet gdy samochód znajduje się poza drogą.

53.3.3 In the case of an accident where immediate medical intervention is not required or of a car stopping for any other reason on or beside a special stage, whether temporarily or permanently, the following applies:

- The OK switch on the emergency console must be activated within on minute (if applicable).
- The green "OK" sign must immediately be displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist. If the crew leaves the vehicle, the "OK" sign must be displayed so that it is clearly visible to all following crews.
- The red triangle must be placed in a conspicuous position on the same side of the road as the car by a member of the crew at least 50 meters before the car's position, in order to warn following drivers, even if the car is off the road.

53.3.4 Jeśli wyświetlacz na konsoli bezpieczeństwa pokazuje SOS, OK lub znak ostrzeżenia o niebezpieczeństwie to sygnał ten jest równoznaczny z pokazaniem tablicy ze znakiem SOS/OK lub ustawieniem trójkąta ostrzegawczego.

53.3.4 Should the emergency console display show the SOS, the OK or Hazard signal, then this signal is the equivalent to the display of the SOS/OK board or the red reflective triangle.

53.3.5 Jeśli z jakiegokolwiek powodu nie będzie możliwe pokazanie znaku „OK/SOS" w dowolnej z powyżej opisanych sytuacji, członkowie załogi znajdujący się poza samochodem muszą w zamian zastosować, w sposób wyraźny i zrozumiały, mowę ciała:

- podniesiona ramię z kciukiem skierowanym w górę celem przekazania znaku „OK",
- skrzyżowane ramiona ponad głową celem przekazania znaku „SOS".

53.3.5 Should it not be possible, for whatever reason, to display the OK/SOS board in any of the above situations, this may be replaced by an evident and clearly understandable sign language shown by the crew outside of the car:

- an arm and thumb up to indicate "OK"
- crossed arms above the head to indicate "SOS".

53.3.6 O każdej załodze, która mogła przestrzegać powyższe przepisy, ale je naruszyła, zostanie poinformowany ZSS za pośrednictwem Dyrektora zawodów.

53.3.6 Any crew which is able but fails to comply with the above rules will be reported by the Clerk of the Course to the Stewards.

53.3.7 Książka drogowa powinna zawierać stronę opisującą procedurę wypadkową.

53.3.7 The road book shall contain a page giving the accident procedure.

53.3.8 Z wyłączeniem przypadku siły wyżej, każda załoga ostatecznie wycofująca się z rajdu musi jak najszybciej powiadomić o tym organizatora. Załoga, która tego nie uczyni może zostać ukarana według uznania ZSS.

53.3.8 Any crew retiring from a rally must report such final retirement to the organisers as soon as possible, save in a case of force majeure. Any crew failing to comply will be subject to a penalty at the Stewards' discretion.

53.4 WYPADEK NA ODCINKU SPECJALNYM, W KTÓRYM POSZKODOWANA JEST OSOBA NIEBĘDĄCA CZŁONKIEM ZAŁOGI

Jeżeli załoga uczestniczy w wypadku, w którym ranna została osoba niebędąca członkiem załogi, samochód musi natychmiast zatrzymać się i procedura określona w art. 53.3.1 musi być przestrzegana.

53.4 INCIDENT ON A SPECIAL STAGE INVOLVING A PERSON WHO IS NOT A CREW MEMBER

If a crew is involved in an accident in which a person who is not a crew member sustains physical injury, the car must stop immediately, and the procedure as laid down in Article 53.3.1 must be followed.

53.5 UŻYCIE CZERWONEJ FLAGI

53.5 USE OF RED FLAGS

53.5.1 Elektroniczna Czerwona Flaga (jeżeli dotyczy)

Procedura Elektronicznej Czerwonej Flagi będzie używana we wszystkich rywalizujących samochodach. W przypadku aktywacji tej procedury w Centrum Kierowania Rajdem, ekran Konsoli Bezpieczeństwa zmieni kolor na czerwony i pojawi się na nim napis „CZERWONA FLAGA". Załoga musi niezwłocznie potwierdzić informacje o Elektronicznej Czerwonej Fladze poprzez naciśnięcie przycisku z napisem „POTWIERDZENIE" i postępować w sposób opisany w art. 53.5.3.

53.5.1 Electronic Red Flags (if applicable)

Electronic red flags will be used in all competing cars. When activated from rally control, the screen of the Emergency Console will turn red and show the message "RED FLAG". Crews must immediately confirm the electronic Red Flag by pressing the button "ACKNOWLEDGE" and proceed as specified in Art. 53.5.3.

53.5.2 Czerwona Flaga w punkcie łączności radiowej (SOS)

Czerwona flaga będzie pokazywana załogom jedynie na polecenie Dyrektora Zawodów. Flaga może być pokazana jedynie w oznaczonych w Książce Drogowej Punktach Łączności Radiowej (SOS) przez sędziów noszących odblaskowe kamizelki w kolorze określonym w zał. H, art. 5.2.7, na których znajduje się symbol Punktu Łączności Radiowej (SOS). Flagi będą pokazywane we wszystkich punktach łączności radiowej poprzedzających wypadek. Czerwona Flaga musi być dostępna na każdym Punkcie Łączności

53.5.2 Red Flags at radio points

The Red Flag will be displayed to crews only on the instruction of the Clerk of the Course. The flags may only be displayed at radio points marked in the road book and by a marshal wearing a distinctive jacket of the colour stipulated in Appendix H, Article 5.2.7 and on which is marked the radio point symbol. Flags will be displayed at all radio points preceding the incident. A Red Flag must be available at each stage radio point (situated at approximately 5 km

Radiowej (zlokalizowanym co około 5 km). Żadna inna flaga niż Czerwona Flaga nie może być zastosowana w jakimkolwiek miejscu na trasie odcinka specjalnego.

intervals). No flag other than the Red Flag may be deployed at any point in a special stage.

53.5.3 Znaczenie Czerwonej Flagi

Gdy kierowca przejeżdża obok pokazywanej Czerwonej Flagi i/lub otrzyma sygnał Elektronicznej Czerwonej Flagi, cokolwiek nastąpi wcześniej, musi natychmiast zwolnić, zachować zredukowaną prędkość do końca odcinka specjalnego i stosować się do poleceń wszystkich sędziów lub kierowców napotkanych samochodów interwencyjnych. Niezastosowanie się do tego przepisu spowoduje nałożenie kary według uznania ZSS.

53.5.3 Meanings of a Red Flag

On passing a displayed Red Flag and/or receiving an electronic Red Flag, whichever happens first, the driver must immediately reduce speed, maintain this reduced speed until the end of the special stage, and follow the instructions of any marshals or intervention car drivers. Failure to comply with this rule will entail a penalty at the discretion of the Stewards.

53.5.4 Każdej załodze, której pokazano czerwoną flagę na odcinku specjalnym zostanie nadany czas przejazdu odcinka zgodnie z art. 52.

53.5.4 A crew which has been shown the Red Flag will be given a notional time for the stage as in according to Art. 52.

53.5.5 Jeżeli na odcinkach super specjalnych używane są inne systemy sygnalizacji (np. migające światła) to regulamin uzupełniający musi zawierać dokładny ich opis.

53.5.5 If different signalling systems (e.g. flashing lights) are used in super special stages, full details must be included in the Supplementary Regulations.

53.5.6 Jeżeli odcinek jest przerwany lub zatrzymany, a załogi muszą przejechać po trasie odcinka specjalnego, na jego starcie musi być pokazana Czerwona Flaga aby poinformować kierowców jak powinni postępować.

53.5.6 If a stage is interrupted or stopped and the crews are required to pass through the special stage, a Red Flag must be displayed at the start to inform the drivers how they must proceed.

53.5.7 Punkty Czerwonej Flagi podczas zapoznania z trasą rajdu

W czasie zapoznania z trasą rajdu, w miejscu gdzie zlokalizowany jest każdy z punktów łączności radiowej (SOS), musi znajdować się znak opatrzony symbolem punktu łączności radiowej. Znak ten może być mniejszy niż ten używany podczas rajdu, ale musi być dobrze widoczny dla załóg dokonujących zapoznania z trasą aby mogły zapisać jego lokalizację.

53.5.7 Red Flag points during reconnaissance

During reconnaissance, a sign bearing the radio post symbol must be displayed at the location of each radio point. This sign may be smaller than that used in the rally but must be clearly visible to crews performing reconnaissance in order that the locations may be noted.

ARTYKUŁ 54. PONOWNY START PO WYCOFANIU (RE-START AFTER RETIREMENT)

54.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

54.1.1 O ile nie określono inaczej w regulaminie uzupełniającym, załoga, która nie ukończyła sekcji będzie uznana za ponownie startującą od sekcji, która rozpoczyna się po nocnym przegrupowaniu, chyba że pisemnie potwierdzi inny zamiar Dyrektorowi zawodów poprzez wypełnienie formularza znajdującego się z tyłu książki drogowej („ostateczne wycofanie z zawodów") i przekazanie go organizatorowi, tak szybko jak to jest możliwe, najlepiej przed publikacją kolejnej listy startowej.

54.1.2 Po tym jak Dyrektor zawodów zostanie poinformowany o wycofaniu, załoga musi oddać kartę drogową. Jeśli wycofanie nastąpiło na odcinku specjalnym lub na mecie stop, czas tego odcinka nie będzie zarejestrowany i będzie miał zastosowanie art. 54.2.

54.1 GENERAL

54.1.1 Unless stated differently in the rally Supplementary Regulations, a crew which has failed to complete a section may be assumed to re-start the rally from the start of the next section following the overnight regroup unless they confirm otherwise with the Clerk of the Course by completing of the form located in the rear of the road book ('final retirement') and lodging it with the organiser as soon as possible and, if feasible, before the publication of the re-start list.

54.1.2 After the Clerk of the Course has been informed of a retirement, the crew must hand in their time card. When retirement is on a special stage or at a stop control, that stage time will not be recorded and Art. 54.2 shall be applied.

54.1.3 W przypadku przekroczenia maksymalnego dopuszczalnego spóźnienia, zgodnie z art. 45 niniejszego regulaminu, zawodnik, którego to dotyczy, będzie mógł wystartować ponownie po kolejnym nocnym przegrupowaniu. W tym przypadku zostanie zastosowana kara czasowa zgodnie z art. 54.2 niniejszego regulaminu i będzie ona liczona od PKC, na którym zawodnik przekroczył maksymalnie dopuszczone spóźnienie.

54.1.3 In the case of exceeding the maximum permitted lateness under Art. 45 of these regulations, the competitor concerned will be allowed to re-start after the next overnight regroup. The time penalty will be applied as per Art. 54.2 from the TC at which the competitor concerned has exceeded the maximum permitted lateness.

54.1.4 Każda załoga, która wycofała się w czasie sekcji odbywającej się podczas ostatniego dnia rajdu, nie będzie klasyfikowana.

54.1.4 Any crew which has retired from a section on the last day of the rally will not be classified.

54.1.5 Każda załoga, która celowo wycofała się mając z widoczną intencją zamiar osiągnięcia z tego powodu korzyści, zostanie oceniona przez ZSS, który może nie udzielić jej zgody na ponowny start. ZSS może nałożyć sankcje na zawodnika i/lub załogę zgodnie z zapisami art. 11.9 MKS.

54.1.5 Any crew which deliberately retires with the perceived intention of gaining an advantage will be judged by the Stewards, who may not permit the crew to re-start. The Stewards may apply sanctions against the Competitor and/or crew concerned in accordance with Article 11.9 of the Code.

54.2 KARY

54.2 PENALTIES

54.2.1 Na wszystkie załogi, które ponownie wystartują po wycofaniu będzie nałożona kara czasowa. Za każdy opuszczony odcinek specjalny lub super specjalny kara ta wynosi 10 minut.

54.2.1 For all crews which re-start a time penalty will be applied. For every stage or super special stage missed, this time penalty will be 10 minutes.

54.2.2 Kara ta zostanie dodana do czasu najszybszego samochodu w danej klasie za każdy opuszczony odcinek specjalny. Dotyczy to też odcinka specjalnego lub odcinka super specjalnego, na którym dany zawodnik się wycofał.

54.2.2 This time penalty will be added to the fastest time of the cars' class for each missed stage, which shall include the special stage or super special stage on which the crew has retired.

54.2.3 Jeżeli wycofanie nastąpiło po ostatnim odcinku specjalnym bądź super specjalnym przed nocnym przegrupowaniem uznaje się że załoga wycofała się na ostatnim odcinku specjalnym bądź super specjalnym.
Jeśli dotyczy to załogi, która osiągnęła najlepszy czas w swojej klasie na ostatnim odcinku specjalnym, to jej czas zostanie wzięty pod uwagę przy nakładaniu kary czasowej.

54.2.3 Should retirement occur after the last special stage or super special stage before an overnight regroup, the crew will nonetheless be deemed to have retired on that last special stage or super special stage.
If a crew such affected has set the fastest time of its class on that last stage, its own time will be taken into consideration for the application of the time penalty.

ARTYKUŁ 55. NAPRAWY PRZED PONOWNYM STARTEM (REPAIRS PRIOR TO A RE-START)

55.1 MIEJSCE SERWISOWANIA I DOZWOLONY CZAS
Każdy startujący samochód, któremu nie uda się ukończyć Etapu, zgodnie z wyżej podanymi przepisami może być naprawiany zgodnie z wolą zawodnika. Jeśli samochód został wycofany w związku z wypadkiem, przed rozpoczęciem jakiejkolwiek naprawy, może zostać on przetransportowany bezpośrednio do swojego stanowiska serwisowego, gdzie będzie oczekiwał na zasadach Parku Zamkniętego aż Delegat Techniczny FIA lub Kierownik Sędziów Technicznych zezwoli lub nie na przeprowadzenie naprawy. Każdy wycofany samochód, aby ponownie wystartować, musi zostać wprowadzony na nocne przegrupowanie poprzedzające start do następnego Etapu najpóźniej na 1 godzinę przed wyznaczonym czasem startu pierwszego samochodu.

55.1 SERVICE LOCATION AND TIME ALLOWED
Any car which fails to finish a Leg in accordance with the above may be repaired at the competitor's discretion. If the car retired due to an accident, before any repair, the vehicles may be brought directly to their service area and wait under Parc Fermé condition until the FIA Technical Delegate or Chief Scrutineer gives authorisation to repair it or not. To re-start, all retired cars must report to the overnight regroup prior to the next Leg, no later than one hour before the scheduled start of the first vehicle.

55.2 Badania kontrolne naprawionych samochodów
Samochód musi zachować swoje oryginalne nadwozie i blok silnika, oznakowane podczas badania

55.2 SCRUTINEERING OF REPAIRED CARS
The car must retain its original body shell, engine block as marked at pre-rally scrutineering and all

kontrolnego przed zawodami oraz wszystkie zaplombowane części. Zawodnik musi być reprezentowany w czasie tego ponownego badania kontrolnego w terminie wskazanym przez organizatora.

sealed parts. The competitor must be represented during this re-scrutineering at a time to be advised by the organisers.

SERWISOWANIE (SERVICE)

ARTYKUŁ 56. SERWISOWANIE - WARUNKI OGÓLNE (SERVICING – GENERAL CONDITIONS)

56.1 PRZEPROWADZANIE SERWISOWANIA

56.1.1 Począwszy od pierwszego PKC, serwisowanie może być wykonywane w rywalizującym samochodzie wyłącznie wewnątrz parków serwisowych oraz w oparciu o przepisy zawarte w art. 60 – nie dotyczy napraw wycofanych samochodów, których zawodnicy mają zamiar ponownie wystartować.

56.1.2 Członkowie załogi, wykorzystujący wyłącznie wyposażenie znajdujące się w samochodzie i bez zewnętrznej pomocy fizycznej, mogą w każdej chwili wykonać serwisowanie samochodu, poza przypadkami, w których jest to wyraźnie zabronione.

56.1 PERFORMING OF SERVICE

56.1.1 From the first TC onwards, service of a competing car may be carried out only in service parks and as permitted under Art. 60 with the exception of repairs to retired cars intending to re-start.

56.1.2 The crew, using solely the equipment on board and with no external physical assistance, may perform service on the car at any time, other than where this is specifically prohibited.

56.2 PERSONEL ZESPOŁU I OGRANICZENIA W DZIEDZINIE SERWISOWANIA

56.2.1 Obecność personelu zespołu lub dowolnego środka transportu należącego do zespołu (łącznie z helikopterami) w odległości mniejszej niż 1 km od ich samochodu rywalizującego w zawodach jest zabroniona, za wyjątkiem:

- parków serwisowych oraz oddalonych stref serwisowania,
- sytuacji gdy samochody znajdują się w parku przegrupowania,
- stref tankowania,
- stref montażu opon,
- oficjalnych stref mycia samochodów, (jeden członek zespołu na samochód),
- miejsc dopuszczonych w komunikacie,
- odcinków specjalnych (od żółtej tablicy początku PKC do tablicy STOP końca odcinka specjalnego),
- stref mediów, (gdy samochód jest wewnątrz strefy),
- miejsc, gdzie rywalizujące samochody przemieszczając się po trasie opisanej w książce drogowej muszą używać, w tym samym czasie, tej samej drogi (dróg) co personel zespołu, pod warunkiem, że nie zatrzymują się w tych samych miejscach w tym samym czasie.

56.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS

56.2.1 The presence of team personnel or any team conveyance (including helicopters) is prohibited within 1 kilometer of its competing car except:

- In service parks and in remote service areas (RSA)
- Whilst the cars are in a regroup
- In refuelling areas
- In tyre fitting areas
- For one team member per car in official car wash areas
- Where permitted by bulletin
- In special stages (from the yellow sign at the beginning of the time control to the stop sign at the end of the special stage)
- Whilst the cars are in a media zone
- Where the competing cars following the route as prescribed in the road book are required to use the same road(s) at the same time as team personnel, provided that they do not stop at the same location at the same time.

56.2.2
a) Przekazywanie załodze lub przez załogę żywności, napojów, ubiorów i informacji (karty z danymi, książki drogowe itp.) jest dozwolone w czasie gdy członkowie załogi są:

- w strefach montażu opon tylko przez personel upoważniony do przebywania w tej strefie,
- w parkach serwisowych, oddalonych strefach serwisowych oraz parkach przegrupowaniach

56.2.2
a) The passing of food, drink, clothing and information (data card, road book, etc.) to or from the crew is permitted, whilst the crew members are:

- in tyre fitting areas from the personnel authorised in the area only,
- in service parks, remote service areas and regroups or whilst the cars are in a media zone.

lub, gdy samochód znajduje się w strefie dla mediów.

b) Jeżeli park przegrupowania jest zlokalizowany w pobliżu parku serwisowego, a członkowie załogi czekają przed wjazdem na PKC na końcu sekcji drogowej, mogą oni pójść do swoich stanowisk serwisowych po wypełnieniu zobowiązań względem mediów.

b) When a regroup is located close to the service park and whilst crew members are waiting to check in at the end of a road section, crew members are allowed to go to their service bays after having fulfilled their media obligations.

56.2.3 Jeżeli nie uda się ponowne uruchomienie samochodu i/lub jego przejazd przy użyciu własnego napędu z Parku Zamkniętego do Parku Serwisowego, to osoby oficjalne/sędziowie i/lub personel zespołu są upoważnieni do przepchnięcia bądź odholowania samochodu na wyznaczone stanowisko serwisowe.

56.2.3 Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Ferme to the service area before service, the officials/marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay.

ARTYKUŁ 57. PARKI SERWISOWE (SERVICE PARKS)

57.1 PRZEPISY OGÓLNE
Podczas trwania rajdu powinien być wyznaczony jeden, główny park serwisowy. Organizatorzy mogą jednak zgłosić do FIA i uzasadnić powody dla jego relokacji podczas rajdu. Każdy z zawodników jest odpowiedzialny za zabezpieczenie swojego stanowiska serwisowego przy pomocy płachty serwisowej wyłożonej na gruncie.

57.1 GENERAL
Throughout the rally there shall be one main service park. Organisers may, however, submit to the FIA and justification to support relocation during a rally. Each competitor is responsible to protect its service bay with a ground sheet.

57.2 PARKI SERWISOWE - HARMONOGRAM
Czas pobytu w parku serwisowym każdego z samochodów musi być zgodny z zapisami harmonogramu rajdu przy zachowaniu następujących zasad:

57.2 SERVICE PARK SCHEDULES
The schedule for each car in the service park will be according to the rally itinerary with the following suggestion:

57.2.1 15 minut przed 1-szym odcinkiem specjalnym po nocnym przegrupowaniu:
- Badania kontrolne mogą być przeprowadzane w parku zamkniętym.

57.2.1 15 minutes before the first SS following an overnight regroup.
- Technical checks may be carried out within the parc ferme.

57.2.2 30 minut pomiędzy dwoma grupami odcinków specjalnych
- poprzedzone 3 minutową strefą techniczną, która może znajdować się w przegrupowaniu.

57.2.2 30 minutes between two groups of stages
- Preceded by a 3-minute technical zone which may be within a regroup.

57.2.3 45 minut na końcu każdej sekcji przed nocnym przegrupowaniem
- 10-minutowe badania kontrolne przeprowadzane są w parku zamkniętym.

57.2.3 45 minutes at the end of each section before an overnight regroup.
- 10-minute technical checks to be carried out in the parc ferme.

57.2.4 10 minutowy serwis przed ceremonią mety
- poprzedzony 10-minutową strefą techniczną.

57.2.4 10 minutes prior to the finish.
- Preceded by a 10-minute technical zone.

57.3 OZNAKOWANIE PARKÓW SERWISOWYCH
Parki serwisowe są wskazane w harmonogramie rajdu i posiadają PKC przy wjeździe i wyjeździe (odległość 25m wskazana w zał. I powinna być zredukowana do 5m).

57.3 SERVICE PARK IDENTIFICATION
Service parks are indicated in the rally itinerary with a time control at the entrance and exit (the 25 m distance referred to in Appendix I shall be reduced to 5 m).

57.4 PRĘDKOŚĆ W PARKACH SERWISOWYCH
W parkach serwisowych prędkość samochodów nie może przekraczać 30 km/h lub mniej w przypadku, gdy tak określono w regulaminie uzupełniającym. Naruszenie tego ograniczenia powoduje nałożenie przez Dyrektora zawodów kary w wysokości:

57.4 SPEED INSIDE SERVICE PARKS
The speed of cars and in the service parks may not exceed 30 kph, or less when specified in the Supplementary Regulations. Failure to comply with this limit shall result in a penalty applied by the Clerk of the Course as follows:

- 25 € za przekroczenie limitu prędkości o każdy kilometr na godzinę.

O każdym zastosowaniu przez Dyrektora zawodów tego przepisu zostanie przez niego zawiadomiony zawodnik którego to dotyczy.

- €25 per kilometer per hour over the speed limit.

Any such application of the regulations by the Clerk of the Course will be notified by him to the competitor concerned.

57.5 ZEWNĘTRZNA POMOC

W obrębie Parku Serwisowego dopuszczone jest, aby osoby oficjalne/sędziowie i/lub członkowie zespołu holowali, przewozili lub pchali samochody.

57.5 EXTERNAL ASSISTANCE

Inside the service park, it is permitted for officials/marshals and/or team personnel to tow, transport or push a car.

57.6 ORGANIZACJA PARKÓW SERWISOWYCH

57.6.1 Każdemu startującemu zespołowi organizator musi wyznaczyć „stanowisko serwisowe" (o określonej długości, szerokości i lokalizacji) wewnątrz parku serwisowego. Wszystkie samochody zespołu muszą być zaparkowane wewnątrz tego „stanowiska serwisowego". Pojazdy te muszą być oznaczone tablicami z napisem "Serwis" (ang. "Service") albo napisem „Pojazd towarzyszący" (ang. "Auxiliary").

57.6 LAYOUT OF SERVICE PARKS

57.6.1 The organiser must allocate a 'Service Park Area' (defined by length, width and location) to each competing team within the service park. Any team vehicles must be parked within their area. These vehicles must carry Service or Auxiliary plates.

57.6.2 Wszystkie pojazdy, które nie są w całości zaparkowane w obrębie wyznaczonego stanowiska serwisowego, muszą być przeparkowane na przyległy parking, z którego musi być możliwe przejście na piechotę do Parku Serwisowego. Pojazdom tym wydaje się tablice z napisem „Pojazd towarzyszący" (ang. "Auxiliary").

57.6.2 Any vehicles not parked totally within the area allocated must be parked in an adjacent parking area with pedestrian access to the service park. These vehicles will be allocated an Auxiliary plate.

57.7 DODATKOWE WYMAGANIA DLA MISTRZOSTW WSPIERAJĄCYCH

Dotyczy wyłącznie WRC

57.7 ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR SUPPORT CHAMPIONSHIPS

Applicable only for WRC

ARTYKUŁ 58. OPRÓŻNIANIE I/LUB NAPEŁNIANIE ZBIORNIKA PALIWA W PARKU SERWISOWYM (EMPTYING AND/OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK)

Jeżeli w ramach prac serwisowych (np. wymiana zbiornika paliwa, wymiana pompy paliwa, wymiana filtra paliwa lub wymiana każdego innego elementu wchodzącego w skład instalacji paliwowej) konieczne jest opróżnianie i/lub zatankowanie zbiornika to jest to dozwolone w parku serwisowym pod warunkiem, że:

- praca ta jest wykonywana po poinformowaniu organizatora;
- zawodnik zapewnił gotową do użycia gaśnicę wraz z obsługą;
- w czasie, gdy instalacja paliwowa jest otwarta i/lub podczas opróżniania i/lub tankowania zbiornika żadna inna praca nie jest wykonywana przy samochodzie;
- wokół samochodu zostanie wyznaczona odpowiednia strefa bezpieczeństwa;
- zatankowana zostanie wyłącznie niezbędna ilość paliwa wystarczająca do dotarcia do najbliższej strefy tankowania.

When necessary as part of service (i.e changing of fuel tank, changing of fuel pump, changing of fuel filter, changing of any other item of the fuel circuit), emptying and/or refilling is permitted in a service park provided that:

- The work is carried out with the knowledge of the organiser.
- Fire extinguisher with operator on standby to be provided by the competitor.
- No other work is carried out on the car while the fuel circuit is open and/or during the emptying and/or refilling operation.
- A suitable safety perimeter is established around the car.
- Only sufficient fuel is added to reach the next refuelling area.

ARTYKUŁ 59. FLEXI-SERWISOWANIE (FLEXI-SERVICE)

59.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

45-minutowe flexi-serwisowanie pozwala na opuszczenie przez rywalizujące samochody parku zamkniętego i wprowadzenie ich do przylegającego parku serwisowego, poprzez wspólne na wjeździe

59.1 GENERAL

Flexi-servicing of 45 minutes shall permit the removal of the competing cars from a parc ferme to an adjacent service park, with common entry and exit time controls. Any variations must be published in the

i wyjeździe punkty kontroli czasu. Jakiekolwiek odstępstwa muszą być opisane w regulaminie uzupełniającym rajdu. Badania kontrolne trwające 10 minut muszą być uwzględnione w parku zamkniętym przed flexi-serwisowaniem wykonywanym przed nocnym przegrupowaniem.

rally Supplementary Regulations. Technical checks lasting 10 minutes must be included in the parc ferme before the flexi-service taking place before an overnight regroup.

59.2 PRZEBIEG ORAZ HARMONOGRAMY FLEXI-SERWISOWANIA

59.2 RUNNING OF FLEXI-SERVICE AND TIME SCHEDULES

59.2.1 Aby przystąpić do 45-minutowego flexi-serwisowania, załogi muszą wjechać do parku zamkniętego. Załogi mogą następnie wjechać do parku serwisowego lub pozostawić swój samochód w parku zamkniętym.

59.2.1 For the operation of 45' flexi-servicing, crews will enter the parc ferme. Crews may then either enter the service park or leave their car in the parc ferme.

59.2.2 Rywalizujący samochód może przejechać, kierowany przez osobę upoważnioną przez zawodnika, tylko raz z parku zamkniętego do parku serwisowego i z powrotem, przy zachowaniu wszystkich formalności dotyczących okazywania karty drogowej i kar z tym związanych.

59.2.2 The competing car may be driven by an authorised representative of the competitor only once from the parc ferme to the service park and vice versa, respecting all the formalities of time card presentation and related penalties.

59.2.3 Jeżeli niemożliwe jest ponowne uruchomienie samochodu i jego przejazd przy użyciu własnego napędu z parku zamkniętego do parku serwisowego, to sędziowie i/lub personel zespołu są upoważnieni do przepchnięcia bądź odholowania go na wyznaczone stanowisko serwisowe.

59.2.3 Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Ferme to the service area before the flexi-service, the marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay.

59.2.4 Rywalizujący samochód może powrócić do parku zamkniętego przed upływem 45 minut bez nakładania kary.

59.2.4 The competing car may be returned to the parc ferme before the 45 minutes have elapsed without penalty.

59.2.5 Okienko czasowe na przeprowadzenie flexi-serwisowania pozostaje w gestii organizatora, ale musi być opisane w harmonogramie rajdu. Patrz załącznik II, art. 4.5 do niniejszego regulaminu.

59.2.5 The operational window of flexi-servicing time is left to the discretion of the organiser but must be declared on the rally itinerary. See RRSR Appendix II, Article 4.5.

ARTYKUŁ 60. ODDALONE STREFY SERWISOWANIA (REMOTE SERVICE AREAS (RSA))

60.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

Można organizować oddalone strefy serwisowania, ale muszą one:

- być wyznaczone poprzez umieszczenie PKC na wjeździe i wyjeździe;
- nie przekraczać 15 minut dla każdego samochodu;
- umożliwić wymianę opon dostarczonych przez pojazd serwisowy oraz każde serwisowanie dopuszczone niniejszym regulaminem oddalonych stref serwisowania;
- mogą być poprzedzone 3 minutową strefą techniczną przed wjazdowym PKC;
- posiadać strefę znakowania opon po wyjazdowym PKC;
- być dostępne wyłącznie dla personelu zespołu dopuszczonego niniejszym regulaminem oddalonych stref serwisowania, dla osób oficjalnych rajdu i przedstawicieli mediów posiadających stosowne przepustki;
- aby zwiększyć walory promocyjne, zachęca się organizatorów do lokalizowania oddalonych

60.1 GENERAL

Remote service areas may be created which must:

- Be defined by a time control at their entrance and exit.
- Not exceed 15 minutes duration for any one car.
- Allow for the changing of tyres supplied from a service vehicle and any service as under these RSA regulations.
- May be preceded by a 3-minute technical zone before the entrance time control.
- Incorporate a tyre marking zone after the exit time control.
- Admit only authorised team personnel, as under these RSA regulations, the rally officials and media with appropriate passes.
- To increase promotional value, organisers are encouraged to locate RSAs in towns or centres of population.

stref serwisowania w miastach lub skupiskach ludności.

60.2. LICZBA PERSONELU ZESPOŁU

60.2.1 W oddalonej strefie serwisowania następujące osoby mogą pracować przy swoim(-ich) samochodzie(-ach):

- dla pojedynczego samochodu, załoga i maksymalnie 4 członków personelu zespołu. Członkowie personelu zespołu nie mogą być zmieniani, gdy samochód znajduje się w strefie,
- dla zawodników kierowców priorytetowych lub zawodników, którzy wystawiają kilka samochodów, załoga i maksymalnie 4 członków personelu zespołu na jeden samochód. Ten personel zespołu może być wymieniany pomiędzy samochodami znajdującymi się w strefie.

60.2.2 Strefy te muszą być zaplanowane w taki sposób, aby ten sam personel zespołu zdążył udać się do tych stref i do parku serwisowego korzystając z zalecanej trasy. Napełnianie bidonów z napojami dla kierowców nie jest uważane za pracę przy samochodzie.

60.2.3 Członek zespołu inny niż dozwolony w ramach art. 60.2.1 / 60.2.2 / 60.3.3, nie może przebywać w oddalonej strefie serwisowania.

60.3 DOPUSZCZONE NARZĘDZIA I WYPOSAŻENIE

60.3.1 W oddalonej strefie serwisowania dozwolone jest co następuje:

- użycie podnośników, podpór do karoserii, ramp, klucza do kół, klucza dynamometrycznego, narzędzi ręcznych i czystej wody,
- użycie części i narzędzi znajdujących się w samochodzie rywalizującym w zawodach,
- użycie narzędzi z zasilaniem akumulatorowym, w tym niezbędnego oświetlenia,
- dolanie czystej wody do układów samochodu, do czego może być użyte urządzenie napełniające,
- użycie urządzeń do odpowietrzania hamulców i sprzętu/materiałów do mycia samochodu.

60.3.2 Konieczne jest wyłożenie płachty serwisowej na gruncie.

60.3.3 Wewnątrz oddalonej strefy serwisowania dozwolone jest połączenie przewodem rywalizującego samochodu z komputerem obsługiwanym przez dodatkową osobę (inną niż dozwolone 4 osoby personelu zespołu). Osoba ta nie może dotykać samochodu, ani żadnych części, które będą w nim zamontowane.

60.3.4 W oddalonych strefach serwisowania dozwolone jest zainstalowanie dodatkowych świateł na lub w samochodzie. Dodatkowe światła, opony

60.2 NUMBER OF TEAM PERSONNEL

60.2.1 At a remote service area, the following may work on their car(s):

- For one car, the crew plus up to 4 team personnel. These team personnel shall remain the same while the car is in the area.
- For competitors of priority drivers or competitors running multiple entries, the crew plus up to 4 team personnel per car. These team personnel may be exchanged between cars within the area.

60.2.2 The areas must be scheduled so that the same team personnel can attend these areas and the service park when using a provided recommended route. The replenishment of driver drink containers shall not be considered as work on a car.

60.2.3 No team personnel other than those permitted under Articles 60.2.1 / 60.2.2 / 60.3.3 may be in the area.

60.3 ELIGIBLE EQUIPMENT AND TOOLS

60.3.1 Whilst in a remote service area the following is permitted:

- The use of jacks, chassis stands, ramps, wheel nut spanners, torque wrench, hand tools and plain water
- The use of equipment or parts and tools carried on board the competing car
- The use of battery-operated tools including any necessary lighting
- The addition of plain water to the car systems for which a filling device may be used
- The use of brake bleeding and car cleaning equipment/material.

60.3.2 Ground sheets must be used.

60.3.3 It is permitted to have a competition car linked by a cable to a computer that is positioned inside the remote service area and operated by an additional person (other than the allowed 4 team personnel). This person may not touch the car or any parts to be fitted to the rally car.

60.3.4 The fitting of extra lights on or into the car is permitted at remote service areas. The extra lights,

i narzędzia do ich zainstalowania mogą być transportowane do oddalonych stref serwisowania w samochodzie serwisowym.

60.3.5 Dowolny sprzęt lub części z samochodu mogą być pozostawione w oddalonej strefie serwisowania, a następnie zabrane po wyjeździe samochodu.

60.4 PRZEPUSTKI DLA POJAZDÓW DO ODDALONYCH STREF SERWISOWANIA

Jedna przepustka samochodowa będzie wydawana przez organizatora na każdy rywalizujący samochód, aby umożliwić przewożenie personelu zespołu oraz potrzebnego sprzętu i narzędzi do oddalonej strefy serwisowania.

60.5 STREFY MONTAŻU OPON

W każdej strefie montażu opon:

- PKC musi być wyznaczony na wjeździe i wyjeździe,
- Czas przeznaczony na strefę montażu opon powinien wynosić 15 min.
- Wszelkie prace w strefie montażu opon mogą być wykonywane wyłącznie przez załogę oraz dodatkowo jednego członka zespołu na załogę, wyłącznie przy użyciu sprzętu przewożonego na pokładzie startującego samochodu i przenośnego komputera, a także dodatkowego podnośnika samochodowego i czterech stojaków wniesionych przez członka zespołu.
- Dodatkowe koła jakie zostaną użyte mogą być transportowane do strefy w samochodzie serwisowym oraz przygotowywane do montażu w samochodzie przez członków zespołu.
- Przejechanie przez strefę montażu opon i zatrzymanie się w strefie znakowania opon, nawet jeżeli koła nie są wymieniane, jest obowiązkowe dla wszystkich załóg.
- Strefa znakowania kół/opon oraz odczytu kodu kreskowego, w której musi się zatrzymać każdy samochód, zostanie ustawiona na wyjeździe z każdej strefy montażu opon.
- Sposób transportu opon do strefy montażu opon zostanie określony w regulaminie uzupełniającym każdego z rajdów.
- Jeśli Strefa Montażu Opon jest poprzedzona przegrupowaniem, przed PKC wyjazdowym z przegrupowania należy zorganizować 3-minutową strefę techniczną.

tyres and the necessary tools to fit them may be transported to the RSA in a service car.

60.3.5 Any equipment or parts from the car may be left in the RSA and removed after the departure of the car.

60.4 REMOTE SERVICE AREAS VEHICLE PASS

One vehicle pass per competing car will be issued by the organiser for transport of team personnel and eligible equipment and tools to the RSA.

60.5 TYRE FITTING AREA (TFA)

At each tyre fitting area:

- A time control at its entrance and exit must be defined.
- The target time for the TFA shall be 15 minutes.
- Any work within the TFA may only be performed by the crew alone plus one team member per crew, but only using equipment carried on board the competing car plus a handheld computer, an extra car jack and four axle stands may be brought by the team member.
- The extra tyres to be used may be transported to the area in a service car and be prepared by team members to be fitted to the rally car.
- It is compulsory for all cars to pass through the tyre fitting area and to stop at the tyre marking zone even if wheels are not changed.
- A wheel / tyre marking and barcode reading area at which each car must stop will be established at the exit of each tyre fitting area.
- The transportation of the tyres to the TFA will be specified in the Supplementary Regulations of each rally.
- When a TFA is preceded by a regroup, a 3-minute technical zone must be arranged before the TC out of the regroup.

PALIWO - TANKOWANIE PALIWA (FUEL – REFUELLING)

ARTYKUŁ 61. TANKOWANIE PALIWA I PROCEDURY (REFUELLING AND PROCEDURES)

61.1 MIEJSCE

61.1.1 Poza opisanymi przypadkami wynikającymi z konieczności wymiany zbiornika paliwa, zawodnicy mogą tankować wyłącznie w wyznaczonych strefach tankowania (RZ) lub na komercyjnych stacjach paliw wskazanych w książce drogowej, chyba że zapisano inaczej w regulaminie uzupełniającym.

Strefy tankowania mogą znajdować się:

61.1 LOCATION

61.1.1 Except as detailed for the change of a fuel tank, competitors may refuel only in the designated refuelling areas (RA) or at commercial filling stations indicated in the road book unless otherwise detailed in the Supplementary Regulations.

The refuelling areas may be located at:

- po wyjeździe z parków serwisowych;
- po wyjeździe z oddalonych stref serwisowania;
- w oddalonych miejscach na trasie rajdu.

61.1.2 Każda strefa tankowania zostanie oznaczona na trasie rajdu i opisana w książce drogowej. Pomiędzy dwoma nocnymi przegrupowaniami można wyznaczyć nie więcej niż trzy różne strefy tankowania, z czego jedna z nich musi być zlokalizowana w Parku Serwisowym.
Jak tylko jest to możliwe, ze względów bezpieczeństwa, zachęca się organizatorów do ustalania takiej długości poszczególnych sekcji by uniknąć organizacji oddalonych stref tankowania. FIA może zażądać zmiany trasy rajdu, w tym nieuzasadnionych oddalonych stref tankowania.

61.1.3 Wjazd/wyjazd do stref tankowania, z wyjątkiem komercyjnych stacji paliw, jest oznakowany niebieskim symbolem kanistra lub dystrybutora.

61.1.4 W każdej strefie tankowania organizator musi zapewnić sprzęt przeciwpożarowy oraz spełnienie odpowiednich zasad bezpieczeństwa (nie dotyczy komercyjnych stacji paliw).

61.1.5 Jeżeli nie ma stacji paliw na trasie rajdu, organizator może przewidzieć sprzedaż paliwa z jednej dostawy, zgodnego z Zał. J poprzez scentralizowany system. W tego typu punktach tankowania muszą być spełnione wszelkie warunki bezpieczeństwa, takie jak w strefach tankowania.

61.2 PROCEDURA W STREFIE TANKOWANIA

61.2.1 Wewnątrz strefy tankowania dozwolone są wyłącznie działania związane bezpośrednio z tankowaniem startującego pojazdu.

61.2.2 We wszystkich strefach tankowania obowiązuje ograniczenie prędkości do 5 km/h.

61.2.3 Aby uzyskać dostęp do strefy tankowania, cały personel zaangażowany w operację tankowania musi nosić ubrania, które zapewniają odpowiednią ochronę przed ogniem i składają się minimum z: długich spodni, bluzy z długimi rękawami, pełnych butów, rękawic i balaklawy.

61.2.4 Dostawca paliwa bądź organizator, w zależności kto odpowiada za funkcjonowanie strefy tankowania, jest odpowiedzialny za ochronę podłoża poprzez stosowanie mat, które składają się w górnej części z materiału chłonnego, w dolnej części natomiast z materiału nieprzepuszczalnego. Gdy ta odpowiedzialność przeniesiona jest na zawodnika musi to być zapisane w regulaminie uzupełniającym.

61.2.5 Odpowiedzialność za tankowanie spoczywa wyłącznie na zawodniku.

61.2.6 Podczas operacji tankowania silniki muszą być unieruchomione.

- the exit of service parks
- the exit of remote service areas
- remote locations on the rally route.

61.1.2 Any refuelling area shall feature on the itinerary of the rally and in the road book. No more than three different RAs between two overnight regroups, one being at the Service Park, may be scheduled.

As far as possible and for safety reasons, the organisers are encouraged to adapt the length of the sections in order to avoid using remote refuelling areas on the rally route. The FIA may request the modification of an itinerary including unjustified remote refuelling areas.

61.1.3 The entry/exit of refuelling areas shall be marked by a blue can or pump symbol except commercial filling stations.

61.1.4 The presence of a fire appliance and/or appropriate safety measures is required to be arranged by the organiser at any refuelling area (not applicable at commercial filling stations).

61.1.5 If there are no filling stations on the route of the rally, the organiser may arrange for the distribution of one supply of fuel, in conformity with Appendix J, to the crews via a centralised system. Such refuel points must respect all the same safety conditions as for refuelling areas.

61.2 PROCEDURE IN REFUELLING AREAS

61.2.1 Only actions inside an RA directly involved in the refuelling of the competing vehicle are permitted.

61.2.2 In all RAs, a 5 kph speed limit will apply.

61.2.3 In order to access the RA, all personnel involved in refuelling operations must wear clothing that provides adequate protection against fire and includes at least: long trousers, long-sleeved top, closed shoes, gloves and a balaclava.

61.2.4 The fuel supplier or the organiser, whoever is responsible for running the refuelling area, is responsible to protect the ground with an Environmental Mat which shall be composed of an absorbent upper part and an impermeable lower part. The Supplementary Regulations must mention when this requirement is assigned to the competitor.

61.2.5 The responsibility for refuelling is incumbent on the competitor alone.

61.2.6 Engines must be switched off throughout the refuelling operation.

61.2.7 Wymaga się, aby załoga znajdowała się poza samochodem w czasie tankowania.

61.2.7 It is required that the crew remain outside the car during refuelling.

61.2.8 Dwaj członkowie każdego zespołu mogą mieć dostęp do strefy tankowania jedynie w celu pomocy w czasie procedury tankowania.

61.2.8 Solely for the purpose of assisting with the refuelling procedure of their car, two team members of each crew may access the RA.

61.2.9 Samochód może zostać wypchnięty ze strefy tankowania przez członków załogi, dwóch członków personelu zespołu i/lub osoby oficjalne bez nakładania kary.

61.2.9 A car may be pushed out of the RA by the crew, the two team members and/or officials without incurring a penalty.

61.3 PROCEDURA NA KOMERCYJNYCH STACJACH PALIW

61.3 PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING STATIONS

61.3.1 Kierowcy mogą użyć handlowego paliwa dostępnego w dystrybutorach paliw na komercyjnych stacjach paliw lub korzystać z punktów dystrybucji paliwa zapewnionych przez organizatora i wskazanych w książce drogowej. Paliwo to musi być wlewane bezpośrednio do zbiornika paliwa samochodu rajdowego.

61.3.1 Drivers may use commercially available pump fuel dispensed from pumps at commercial filling stations or from organiser distribution points, marked in the road book. This fuel must be dispensed directly into the tank of the competing car.

61.3.2 Załoga może użyć wyłącznie sprzętu dostępnego w samochodzie oraz dystrybutorów paliwa beż korzystania z żadnej dodatkowej pomocy.

61.3.2 The crew must use solely the equipment on board and only the pumps with no external physical assistance.

61.3.3 Samochód wyposażony jedynie w specjalny zawór tankowania FIA w przypadku użycia paliwa z komercyjnej stacji paliw musi przewozić odpowiedni adapter, który musi być wcześniej okazany podczas BK1.

61.3.3 Cars equipped only with FIA-specified refuel couplings and using fuel from commercial fillings stations must transport the adaptor in the car and show it at pre-rally scrutineering.

ARTYKUŁ 62. UŻYCIE PALIWA (FUEL USE)

Stosowne przepisy zawarte są w regulaminach poszczególnych mistrzostw. Każdy rodzaj paliwa musi być zgodny z wymaganiami art. 252.9 załącznika J.

For these regulations, please refer to the relevant championship regulations. All type of fuel must be in compliance with Appendix J Art. 252.9.

PARK ZAMKNIĘTY (PARC FERME)

ARTYKUŁ 63. PRZEPISY PARKU ZAMKNIĘTEGO (RULES OF PARC FERME)

63.1 STOSOWANIE
Samochody podlegają przepisom parku zamkniętego:

63.1 APPLICATION
Cars are subject to parc ferme rules:

63.1.1 Od momentu wjechania do parku przegrupowania aż do momentu jego opuszczenia.

63.1.1 From the moment they enter a regroup park until they leave it.

63.1.2 Od momentu wjechania i/lub podbicia karty w strefie punktu kontrolnego do momentu jej opuszczenia.

63.1.2 From the moment they enter and/or check in at a control zone until they leave it.

63.1.3 Od momentu osiągnięcia miejsca, w którym kończy się część sportowa rajdu, aż do chwili, gdy ZSS wyda zgodę na otwarcie parku zamkniętego.

63.1.3 From the moment they reach the end of the competition element of the rally until the Stewards have authorised the opening of the parc ferme.

63.2 PERSONEL DOPUSZCZONY DO PARKU ZAMKNIĘTEGO

63.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ

63.2.1 Po zaparkowaniu swojego samochodu w parku zamkniętym, kierowca musi obowiązkowo wyłączyć silnik i załoga musi natychmiast opuścić park zamknięty. Nikt nie ma prawa wstępu do parku zamkniętego, oprócz osób oficjalnych pełniących określone funkcje w rajdzie.

63.2.1 As soon as they have parked their car in the parc ferme, the drivers must stop the engine and the crew must leave the parc ferme. Nobody, except the officials of the rally carrying out a specific function, is allowed in the parc ferme.

63.2.2 Załogi mają prawo wstępu do parku zamkniętego na 10 minut przed swoim czasem startu.

63.3 PCHANIE SAMOCHODU RAJDOWEGO W PARKU ZAMKNIĘTYM
Tylko osoby oficjalne pełniące swe obowiązki i/lub członkowie załogi są upoważnieni do pchania lub ciągnięcia samochodu rajdowego wewnątrz parku zamkniętego.

63.4 POKROWCE NA SAMOCHODY
Używanie pokrowców na samochody jest niedozwolone.

63.5 NAPRAWY W PARKU ZAMKNIĘTYM

63.5.1 W przypadku, gdy sędziowie techniczni rajdu uznają, że stan techniczny samochodu jest na tyle zły, że zagraża bezpieczeństwu, to samochód taki za zgodą Delegata technicznego FIA / kierownika sędziów technicznych może być naprawiony w parku zamkniętym w obecności sędziego technicznego. Jeden z członków zespołu będzie mógł dokonać naprawy lub wymiany homologowanych przez FIA elementów bezpieczeństwa zgodnych z Zał. J, które zawarte są na Liście Technicznej FIA i zamontowane są w samochodzie (np. pasy bezpieczeństwa, gaśnica).

63.5.2 Jedynie ze względów bezpieczeństwa, po uzyskaniu zgody Dyrektora zawodów, pod nadzorem upoważnionego sędziego lub sędziego technicznego, załoga, z pomocą maksymalnie trzech członków zespołu, może wymienić szybę(-y).

63.5.3 Jeżeli ilość czasu koniecznego na wykonanie wyżej wymienionych napraw spowoduje spóźnienie w stosunku do pierwotnie wyznaczonego czasu startu, załodze, po zakończeniu naprawy, będzie wyznaczony nowy czas startu. Za każdą pełną minutę spóźnienia lub każdą rozpoczętą minutę spóźnienia nałożona zostanie kara 60 sekund, ale spóźnienie to nie może przekroczyć dopuszczalnego maksymalnego spóźnienia jakie jest określone w stosownych przepisach.

63.6 AKTYWACJA SYSTEMU CUT-OFF (odcięcia dopływu paliwa)
Dotyczy wyłącznie WRC

63.7 PARK ZAMKNIĘTY PO ZAKOŃCZENIU RAJDU
Urządzenia systemu śledzenia pojazdów oraz kamery on-board, dostarczone przez Promotora lub organizatora, mogą być wymontowane w parku zamkniętym, wyłącznie za zgodą Delegata Technicznego FIA/kierownika sędziów technicznych i pod kontrolą sędziów.

63.2.2 Crews may enter the parc ferme 10 minutes before their start time.

63.3 PUSHING A CAR IN THE PARC FERMÉ

Only the officials on duty and/or the members of the crew are authorised to push or tow a competing car inside a parc ferme.

63.4 CAR COVERS
Car covers may not be used.

63.5 REPAIRS IN PARC FERME

63.5.1 If the scrutineers consider that the state of a car has become sufficiently defective that safety might be affected, with the permission of the FIA Technical Delegate / chief scrutineer and in the presence of a scrutineer, one team member may repair, or exchange FIA-homologated safety items in conformity with Appendix J, which are included in an FIA technical list and mounted in the car (i.e. seat belt, extinguisher).

63.5.2 Only for safety reasons, with the prior consent of the Clerk of the Course and under the supervision of an authorised marshal or scrutineer, the crew and up to 3 team personnel may change the window(s).

63.5.3 If the time taken for completion of the above repairs results in delay beyond the originally scheduled start time, the crew will be given a new start time from completion of the repair, the penalty for which is 1 minute per minute or fraction of a minute but which may not exceed the maximum permitted lateness as provided under the relevant regulations.

63.6 FUEL CUT-OFF SYSTEM ACTIVATION

Only applicable in WRC

63.7 PARC FERME AFTER THE END OF THE RALLY
Tracking system devices and on-board cameras provided by the Promoter or the Organiser may be removed in the parc ferme only with the agreement of the FIA Technical Delegate/Chief Scrutineer and under the control of the marshals.

WYNIKI I WYMAGANIA ADMINISTRACYJNE PO ZAWODACH (RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY)

ARTYKUŁ 64. WYNIKI RAJDU (RALLY RESULTS)

64.1 USTALENIE WYNIKÓW
Wyniki ustalane są poprzez zsumowanie czasów uzyskanych na wszystkich odcinkach specjalnych oraz kar czasowych z odcinków drogowych wraz ze wszystkimi innymi karami czasowymi.

64.1 ESTABLISHING RESULTS
The results are established by adding together all the special stage times and all the time penalties incurred on road sections, together with all other penalties expressed in time.

64.2 PUBLIKACJA WYNIKÓW
Podczas trwania rajdu klasyfikacje będą ogłaszane tak jak poniżej:

64.2.1 Klasyfikacje nieoficjalne: klasyfikacje rozprowadzane przez organizatora podczas trwania rajdu;

64.2.2 Częściowe klasyfikacje nieoficjalne: klasyfikacje publikowane na koniec Etapu;

64.2.3 Klasyfikacja prowizoryczna: publikowana przez organizatora po zakończeniu rajdu;

64.2.4 Klasyfikacja końcowa: klasyfikacja zatwierdzona przez ZSS.

64.2.5 W przypadku, gdy publikacja listy startowej i/lub klasyfikacji prowizorycznej byłaby opóźniona, nowy czas publikacji musi być podany w informacji Dyrektora zawodów zamieszczonej na oficjalnej(-ych) tablicy(-ach) ogłoszeń.

64.3 EX AEQUO W RAJDZIE LUB JEGO ETAPIE

W przypadku wyniku ex-aequo, zwycięzcą rajdu zostanie ogłoszony ten zawodnik, który osiągnął lepszy czas na pierwszym odcinku specjalnym nie będącym odcinkiem super specjalnym. Jeżeli to kryterium nie da rozstrzygnięcia, wzięte będą pod uwagę wyniki drugiego, trzeciego, czwartego itd. odcinka specjalnego. Ta zasada może być stosowana w dowolnym czasie trwania rajdu.

64.4 PROMOCJA WYNIKÓW
Zabroniona jest publikacja jakiejkolwiek formy reklamy promującej wynik pojedynczego Etapu rajdu. Zawodnicy mogą jednakże przekazać do mediów informację o „zwycięstwie" w Etapie zastrzegając, że wynik ten nie dotyczy rezultatu osiągniętego w całym rajdzie.

64.2 PUBLICATION OF RESULTS
During the rally, the classifications to be published will be as follows:

64.2.1 Unofficial Classifications: classifications distributed by the organiser during the rally

64.2.2 Partial Unofficial Classifications: classifications published at the end of a Leg.

64.2.3 Provisional Classification: classification published by the organiser at the end of the rally.

64.2.4 Final Classification: classification approved by the Stewards.

64.2.5 In the event of a start list and/or the Provisional Classification being delayed, a new time must be advised by a Communication by the Clerk of the Course on the official notice board(s).

64.3 DEAD HEAT IN A LEG OR CHAMPIONSHIP RALLY

In the event of a dead heat in a rally, the competitor who sets the best time on the first special stage, which is not a super special stage will be proclaimed the winner. If this is not sufficient, the times of the second, third, fourth, etc. special stages shall be taken into consideration. This principle can be applied at any time during the rally.

64.4 PROMOTION OF RESULTS
It is prohibited to publish any form of advertising promoting the result of an individual Leg of a rally. Competitors may, however, refer in media releases to "winning" a Leg, provided there is no implication that the result relates to the entire rally.

ARTYKUŁ 65. PROTESTY I ODWOŁANIA (PROTESTS AND APPEALS)

65.1 ZŁOŻENIE PROTESTU LUB ODWOŁANIA
Wszystkie protesty i/lub odwołania muszą być składane zgodnie z postanowieniami art. 13 i 15 MKS oraz w stosownych przypadkach z zastosowaniem przepisów Sądowych i Dyscyplinarnych FIA.

65.2 DEPOZYT ZA PROTEST LUB REWIZJĘ

65.2.1 Depozyt za wniesienie protestu lub rewizję wynosi 1000 € (lub równowartość w dolarach amerykańskich po kursie dnia) i musi być wpłacony w gotówce lub przelewem bankowym.

65.2.2 W przypadku wpłaty depozytu przelewem, do protestu lub rewizji należy dołączyć dowód wpłaty. W przeciwnym razie lub jeśli ZSS uzna, że dowód wpłaty nie jest wystarczający, protest lub rewizja nie zostaną rozpatrzone.

65.1 LODGING A PROTEST OR APPEAL
All protests and/or appeals must be lodged in accordance with Articles 13 and 15 of the Code and, where applicable, with the FIA Judicial and Disciplinary Rules.

65.2 PROTEST OR PETITION FOR REVIEW DEPOSIT

65.2.1 The protest or petition for review deposit is €1,000 (or the equivalent in US dollars at the rate of the day) and must be paid in cash or by bank transfer.

65.2.2 If the deposit is made by bank transfer, the protest or petition for review must be accompanied by a proof of payment. Failing this, or should the Stewards consider that the proof of payment is not satisfactory, the protest or petition for review shall not be admissible.

65.2.3 Dane konta bankowego to:

Crédit du Nord
50, rue d'Anjou
F-75008 PARIS
Kod banku : 30076
Kod licznika : 02020
Numer konta : 25368000200 klucz RIB 34
IBAN kod : FR 76 3007 6020 2025 3680 0020 034
Swift kod : NORDFRPP

Tytuł przelewu musi zostać jasno wskazany.

65.2.4 Jeśli protest zostanie uwzględniony lub uznany za częściowo uzasadniony zgodnie z art. 13.10.2 MKS, kaucja zostanie zwrócona przez FIA po otrzymaniu decyzji odpowiedniego ZSS.

65.2.5 O ile względy sprawiedliwości nie wymagają inaczej, jeśli wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy zostanie uwzględniony zgodnie z art. 14.4.3 MKS, depozyt zostanie zwrócony przez FIA po otrzymaniu odpowiedniej decyzji ZSS.

65.3 DODATKOWY DEPOZYT

65.3.1 Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu jednoznacznie wskazanej(-ych) części samochodu to wysokość dodatkowego depozytu może być określona przez ZSS zgodnie z art. 13.4.3 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

65.3.2 Koszty
Koszty prac oraz transportu samochodu będą poniesione przez składającego protest, jeżeli protest nie zostanie uznany lub przez zawodnika, przeciwko, któremu protest został złożony, w przypadku uznania protestu. Jeśli zostanie ocenione, że protest jest uznany częściowo, dodatkowy depozyt może być zwrócony w części.
Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty związane z rozpatrzeniem protestu (weryfikacja, transport itd.) są wyższe, niż kwota złożonego depozytu, różnica będzie pokryta przez składającego protest. W przeciwnym razie, jeżeli wydatki okażą się mniejsze różnica zostanie zwrócona składającemu protest.

65.4 ODWOŁANIA
Depozyt za wniesienie Odwołania Międzynarodowego — będzie corocznie ogłaszany przez FIA.

65.2.3 The relevant bank account details are:

Crédit du Nord
50, rue d'Anjou
F-75008 PARIS
Banking code : 30076
Counter code : 02020
Account number : 25368000200 key RIB 34
IBAN code : FR 76 3007 6020 2025 3680 0020 034
Swift code : NORDFRPP

The reason for the transfer must be clearly indicated.

65.2.4 If the protest is upheld or judged partially founded in accordance with Article 13.10.2 of the Code, the deposit will be returned by the FIA upon receipt of the relevant Stewards' decision.

65.2.5 Unless fairness requires otherwise, if the petition for review is upheld in accordance with Art. 14.4.3 of the Code, the deposit will be returned by the FIA upon receipt of the relevant Stewards' decision.

65.3 ADDITIONAL DEPOSIT

65.3.1 If a protest requires the dismantling and re-assembly of (a) clearly defined part(s) of the car, an additional deposit may be specified by the Stewards in accordance with Art. 13.4.3 of the International Sporting Code.

65.3.2 Cost allocation
The expenses incurred in the work and in the transport of the car shall be borne by the protester if the protest is unfounded, or by the competitor against whom the protest is lodged if it is upheld. If judged partially founded, the additional deposit may be returned in parts.
If the protest is unfounded, and if the expenses incurred by the protest (scrutineering, transport, etc.) are higher than the amount of the additional deposit, the difference shall be borne by the protester. Conversely, if the expenses are less, the difference shall be returned.

65.4 APPEALS
The International Appeal Deposit will be published by the FIA annually.

ARTYKUŁ 66. ROZDANIE NAGRÓD PODCZAS RAJDU (RALLY PRIZE GIVING)

66.1 CEREMONIA NA PODIUM
Sportowa cześć rajdu kończy się na PKC „Meta rajdu".

66.2 ROZDANIE NAGRÓD
Nagrody zostaną rozdane wszystkim zawodnikom/załogom na rampie, z wyjątkiem pierwszego, drugiego i trzeciego w klasyfikacji generalnej, dla których wykorzystuje się podium "w stylu olimpijskim". Jeżeli organizator sobie tego życzy, oficjalne spotkanie (ze sponsorami) może być

66.1 PODIUM CEREMONY
The competition element of the rally will finish at the "Finish Time Control IN".

66.2 PRIZE GIVING
Prizes for all competitors/crews will be awarded on the ramp, save for the first, second and third in the final classification where an "Olympic-style" podium will be used. If an organiser wishes, there may be a social / sponsor / civic gathering on the same

zorganizowane tego samego wieczoru. Jeżeli przewidziana jest obecność załóg to musi to być określone w regulaminie uzupełniającym.

evening. If crew attendance is expected, this must appear in the Supplementary Regulations.

ARTYKUŁ 67. DOROCZNE ROZDANIE NAGRÓD FIA (ANNUAL FIA PRIZE-GIVING)

67.1 WYMAGANA OBECNOŚĆ
Każdy kierowca i pilot, który jest zwycięzcą Mistrzostw FIA obowiązkowo musi być obecny na dorocznej ceremonii rozdania nagród FIA, jeżeli jest zaproszony przez FIA.

67.1 ATTENDANCE REQUIREMENTS
Any driver and any co-driver winning an FIA Championship must be present at the annual FIA prize-giving ceremony, if invited by the FIA.

67.2 NIEOBECNOŚĆ
Za wyjątkiem przypadku siły wyższej, nieobecność pociągnie za sobą karę finansową nałożoną przez FIA.

67.2 ABSENCE
Save in a case of force majeure, absence will entail a fine imposed by the FIA.

TESTY (TESTING)

ARTYKUŁ 68. TESTY (TESTING)

Dotyczy wyłącznie WRC i ERC.

Applicable only for WRC and ERC.

WARIANTY - REGULAMINU SPORTOWEGO RAJDÓW REGIONALNYCH FIA

WARIANT NR IA – RAJDOWE MISTRZOSTWA EUROPY FIA (ERC)

POSTANOWIENIA OGÓLNE (GENERAL PRINCIPLES)

ARTYKUŁ 1. WARUNKI OGÓLNE (GENERAL CONDITIONS)

FIA organizuje Rajdowe Mistrzostwa Regionalne FIA (Mistrzostwa), które są własnością FIA. Niniejsze przepisy mają zastosowanie do jednych lub więcej następujących właściwych Mistrzostw:

- Rajdowe Mistrzostwa Europy FIA (ERC) dla kierowców i pilotów,
- Rajdowe Mistrzostwa Europy FIA dla Zespołów,
- Rajdowe Mistrzostwa Europy FIA dla dostawców opon,
- Mistrzostwa FIA ERC 3 dla kierowców i pilotów,
- Mistrzostwa FIA ERC 4 dla kierowców i pilotów,
- Mistrzostwa FIA ERC Juniorów dla kierowców.

The FIA organises the FIA Regional Rally Championships (the Championships) which are the property of the FIA. The following regulations are applicable to one or more of the following specific Championships, and Trophy:

- FIA European Rally Championship for Drivers and Co-Drivers
- FIA European Rally Championship for Teams
- FIA European Rally Championship for Tyre Suppliers
- FIA ERC3 Championship for Drivers and Co-Drivers
- FIA ERC4 Championship for Drivers and Co-Drivers
- FIA Junior ERC Championship for Drivers

MISTRZOSTWA I PUNKTY (CHAMPIONSHIPS & POINTS)

ARTYKUŁ 3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE MISTRZOSTW (CHAMPIONSHIPS REQUIREMENTS)

3.2 LICZBA RAJDÓW ZALICZANYCH DO KOŃCOWEJ KLASYFIKACJI MISTRZOSTW

3.2.1 Maksymalna liczba wyników branych pod uwagę w Mistrzostwach będzie równa liczbie rajdów faktycznie rozegranych w trakcie sezonu pomniejszonej o jeden.

3.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIPS CLASSIFICATION

3.2.1 The maximum number of results taken into account in the Championships will be equal to the number of rallies actually held during the season less one.

3.3 LICZBA RAJDÓW W MISTRZOSTWACH

3.3.1 Rajdowe Mistrzostwa Europy FIA 2024 składają się maksymalnie z 8 rajdów.

3.3 NUMBER OF CHAMPIONSHIP RALLIES

3.3.1 The 2024 FIA European Rally Championship comprises a maximum of 8 rallies.

ARTYKUŁ 4. RAJDOWE MISTRZOSTWA EUROPY FIA DLA KIEROWCÓW I PILOTÓW (FIA EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS AND CO-DRIVERS)

4.1 WSTĘP

Mistrzostwa FIA ERC są Mistrzostwami dla Kierowców i Pilotów biorących udział w rajdach zgłoszonych do Mistrzostw FIA ERC używając samochodów dopuszczonych w art. 12 niniejszego regulaminu.

4.1 ANNOUNCEMENT

The FIA ERC Championship for Drivers and Co-Drivers is reserved for drivers and co-drivers taking part in the qualifying rallies using eligible cars as in Art. 12.

4.2 UDZIAŁ

4.2.1 Aby zdobywać punkty w Mistrzostwach ERC dla Kierowców i Pilotów, zawodnicy muszą zarejestrować się w FIA przed datą zamknięcia przyjmowania zgłoszeń pierwszego rajdu, do którego się zgłaszają w celu zdobywania punktów, zgłaszając się za pomocą formularza rejestracyjnego, który można znaleźć na https://registrations.fia.com/rally.

4.2 PARTICIPATION

4.2.1 In order to score points in the ERC Championship for Drivers and Co-Drivers, competitors must register with the FIA before the closing date for entries of the first rally entered for the purpose of scoring points by using the registration form which can be found at https://registrations.fia.com/rally.

4.2.2 Wpisowe do ERC jest ustalone na 3555 € dla ERC1 (RC2 i RGT), 2363 € dla ERC3 (RC3) i 1181 € dla ERC4 (RC4 i RC5). Może ono być zapłacone w imieniu Kierowcy lub w imieniu Zawodnika.

4.2.2 The registration for the ERC Championship is set at €3,555 for ERC1 (RC2 and RGT), €2,363 for ERC3 (RC3) and €1,181 for ERC4 (RC4 and RC5). It may be made in the name of a Driver or in the name of a Competitor.

4.2.3 Jedna rejestracja obejmuje uprawnienie do zdobywania punktów jednym samochodem, priorytet ERC dla uprawnionych kierowców i wszystkie inne elementy zgodnie z art. V1a. 19.4 niniejszego regulaminu.

4.2.3 One registration comprises eligibility to score points with one car, ERC priority for the eligible driver(s) and all other items as per V1a Art. 19.4.

4.3 PUNKTY

W celu przyznania punktów, z klasyfikacji końcowej zostanie wyłoniona osobna klasyfikacja zarejestrowanych kierowców i pilotów uprawnionych do zdobywania punktów. Punkty zdobyte w Mistrzostwach będą zawsze przyznawane dla Kierowcy i Pilota.

4.3 POINTS

For the awarding of points, a separate classification of the registered drivers and co-drivers eligible to score points will be drawn from the final classification. Points scored in the Championship shall always be in the name of the Driver and Co-Driver.

ARTYKUŁ 5. MISTRZOSTWA FIA ERC DLA ZESPOŁÓW I DOSTAWCÓW OPON (FIA EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR TEAMS AND TYRE SUPPLIERS)

5.1 RAJDOWE MISTRZOSTWA EUROPY DLA ZESPOŁÓW

5.1.1 Rajdowe Mistrzostwa FIA ERC dla Zespołów są zarezerwowane dla osób prawnych posiadających międzynarodową licencję Zawodnika biorących udział w rajdach zgłoszonych do Mistrzostw FIA ERC używając samochodów dopuszczonych w art. 12.

5.1.2 Aby zdobywać punkty w Mistrzostwach ERC dla Zespołów, zawodnicy muszą zarejestrować się do jakiejkolwiek kategorii ERC, jak w art. 4.2. Zarejestrowany Zespół, który zgłasza więcej niż trzy samochody do zawodów musi zgłosić do FIA, przed zakończeniem odbioru administracyjnego, które trzy samochody będą zdobywać punkty w Mistrzostwach Zespołów. W przypadku braku takiej deklaracji Zespół nie zdobędzie punktów za dane zawody. Samochody nominowane do zdobywania punktów w Mistrzostwach Zespołów muszą być zarejestrowane zgodnie z art. 4.2.

5.1.3 Zarejestrowany zespół może zdobywać punkty (jak w art. 3.1.1) za najwyżej sklasyfikowane dwa samochody, w klasyfikacji generalnej każdego rajdu. Samochody mogą być zgłoszone w jakiejkolwiek kategorii ERC. Dodatkowe samochody tego zespołu nie mogą zdobywać punktów ani umniejszać punktów zdobytych przez inne zgłoszone samochody.

5.2 RAJDOWE MISTRZOSTWA EUROPY DLA DOSTAWCÓW OPON

5.2.1 Rajdowe Mistrzostwa FIA ERC dla Dostawców opon są zarezerwowane dla osób prawnych wymienionych jako nominowani dostawcy opon zgodnie z art. 14.1.

5.2.2 Nominowany dostawca opon może zdobywać punkty (jak w art. 3.1.1) za najwyżej sklasyfikowane dwa samochody Rally2 zarejestrowane w ERC (jak

5.1 FIA EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR TEAMS

5.1.1 The FIA European Rally Championship for Teams is reserved for legal entities owning an international competitor licence taking part in the qualifying rallies using eligible cars as in Art. 12.

5.1.2 In order to score points in the ERC Championship for Teams, competitors must register in any ERC category as per Art. 4.2.
A registered Team entering more than three cars on an event must declare to the FIA before the end of administrative checks the three cars scoring points for the Teams' Championship. If no declaration is made, the Team will not score points for the event concerned. The cars nominated to score points to the Teams Championship must be registered as per Art. 4.2.

5.1.3 A registered Team may score points (as per Art. 3.1.1) with the two best placed cars of its Team in the final classification of each rally. Cars may be entered in any ERC category. Additional cars entered by the same Team may neither score points nor detract points from other entered cars.

5.2 FIA EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP FOR TYRE SUPPLIERS

5.2.1 The FIA European Rally Championship for Tyre suppliers is reserved for legal entities listed as nominated tyre suppliers in accordance with Art. 14.1.

5.2.2 A nominated tyre supplier may score points (as per Art. 3.1.1) with the two best placed Rally2 cars registered in ERC (as per Art. 4.2) and fitted with its

w art. 4.2) i wyposażone w jego opony w klasyfikacji generalnej każdego rajdu. Dodatkowe samochody wyposażone w opony przez tego samego dostawcę nie mogą zdobywać punktów ani umniejszać punktów zdobytych przez inne samochody.

tyres in the final classification of each rally. Additional cars fitted by the same supplier may neither score points nor detract points from other cars.

ARTYKUŁ 6. FIA RAJDOWE MISTRZOSTWA EUROPY ERC3 i ERC4 (FIA ERC3 AND ERC4 CHAMPIONSHIPS)

6.1 WSTĘP

6.1.1 Mistrzostwa FIA ERC3 to Mistrzostwa dla Kierowców i Pilotów biorących udział w kwalifikujących się rajdach samochodami zgodnymi z art. 12.2.1.

6.1.2 Mistrzostwa FIA ERC4 to Mistrzostwa dla Kierowców i Pilotów biorących udział w kwalifikujących się rajdach samochodami zgodnymi z art. 12.2.2.

6.1 ANNOUNCEMENT

6.1.1 The FIA ERC3 Championship is a Championship for Drivers and Co-Drivers taking part in the qualifying rallies using eligible cars as in Art. 12.2.1.

6.1.2 The FIA ERC4 Championship is a Championship for Drivers and Co-Drivers taking part in the qualifying rallies using eligible cars as in Art. 12.2.2.

6.2 UDZIAŁ

6.2.1 Aby zdobywać punkty w Mistrzostwach ERC3 lub ERC4, kierowcy muszą zarejestrować się jak w art. 4.2.2.

6.2 PARTICIPATION

6.2.1 In order to score points in ERC3 or ERC4, drivers must register as per Art. 4.2.2.

6.3 PUNKTY

6.3.1 Celem przyznania punktów, będzie prowadzona osobna klasyfikacja dla zarejestrowanych Zespołów, Kierowców i Pilotów uprawnionych do zdobywania punktów w danych Mistrzostwach, sporządzona na podstawie klasyfikacji końcowej. Punkty zdobyte w każdym rodzaju Mistrzostw muszą być zawsze przyznane konkretnemu Kierowcy i Pilotowi.

6.3 POINTS

6.3.1 For the awarding of points, a separate classification of the registered teams, drivers and co-drivers eligible to score points in each Championship will be drawn from the final classification. Points scored in each Championship shall always be in the name of the Driver and Co-Driver.

ARTYKUŁ 7. MISTRZOSTWA ERC JUNIORÓW (JUNIOR ERC CHAMPIONSHIPS)

7.1 Mistrzostwa FIA ERC Juniorów są Mistrzostwami dla kierowców biorących udział we wskazanych w art. 7.5.1 rajdach, korzystających z samochodów grup Rally4 i Rally5 (zgodnych z art. 260 Zał. J).

7.1 The FIA Junior ERC Championship is a championship for drivers taking part in the qualifying rallies as in Article 7.5.1, using eligible cars of Groups Rally4 and Rally5 (complying with Appendix J, Art. 260).

7.2 Aby zdobywać punkty w Mistrzostwach ERC Juniorów, kierowcy muszą mieć mniej niż 27 lat w dniu 1 stycznia roku Mistrzostw i będą zarejestrowani w FIA zgodnie z art. 4.2.2 i podpiszą formularz zgłoszeniowy u Promotora przed datą zamknięcia przyjmowania zgłoszeń pierwszego rajdu, do którego się zgłaszają.

7.2 To score points for the Junior ERC Championship, drivers must be less than 27 years old on the 1st January of the year of competition, register with the FIA as per Art. 4.2.2 and sign the Junior Driver agreement with the Promoter before the closing date of the first rally entered.

7.3 Jeżeli do Mistrzostw zgłosi się mniej niż 10 kierowców, FIA zastrzega sobie prawo do zawieszenia Mistrzostw.

7.3 If fewer than 10 entries have been received, the FIA reserves the right to suspend the Championship.

7.4 Dla kierowców zarejestrowanych w Mistrzostwach ERC Juniorów stosowana będzie obniżona kwota wpisowego.

7.4 A reduced rally entry fee will be applied for Junior ERC Championship registered drivers.

7.5 PUNKTY

7.5.1 Rajdy zaliczane do Mistrzostw ERC Juniorów są wskazane w osobnym kalendarzu.
W przypadku odwołania Rajdu Mistrzostw ERC Juniorów, istnieje możliwość zgłoszenia zastępczego

7.5 POINTS

7.5.1 The qualifying rallies for the Junior ERC Championships are listed in a specific calendar.
In the event of an Junior ERC Rally being cancelled, a replacement rally may be nominated subject to the

rajdu pod warunkiem uzyskania zgody większości kierowców zarejestrowanych w Mistrzostwach ERC Juniorów.

agreement of the majority of registered Junior ERC drivers.

7.5.2 W celu przyznania punktów, zostanie, z klasyfikacji końcowej rajdu, sporządzona oddzielna klasyfikacja dla kierowców mogących zdobywać punkty w danym rajdzie, zarejestrowanych w Mistrzostwach ERC Juniorów.

7.5.2 For the awarding of points, a separate classification for the registered Junior ERC drivers eligible to score points in that specific rally will be drawn from the final classification.

7.5.3 Punkty zdobywane w Mistrzostwach ERC Juniorów, są zawsze przyznawane konkretnemu kierowcy.

7.5.3 Points scored in the Junior ERC Championships shall always be in the name of the driver.

7.5.4 Nagrody zostaną przyznane kierowcom, którzy zwyciężyli w klasyfikacjach Mistrzostw ERC Juniorów. Nagrody podlegają zasadom i warunkom określonym w umowach dla kierowców.

7.5.4 Prizes will be awarded to the winning drivers in the final Junior ERC Championships classifications. Prizes are subject to the terms and conditions defined in the driver agreement.

7.6 DOPUSZCZONE OPONY

7.6 ELIGIBLE TYRES

7.6.1 Wszystkie opony muszą być zgodne z art. 13 RSRR oraz zapisami załącznika V do RSRR.

7.6.1 All tyres must comply with Art. 13 of the RRSR in conjunction with Appendix V of the RRSR.

7.6.2 Dopuszczone są tylko te opony, które zostały sprzedane w trakcie rajdów przez wyznaczonego dla Mistrzostw ERC Juniorów dostawcę opon.

7.6.2 Only those tyres sold at the rallies by the Junior ERC Championships designated tyre supplier are eligible.

7.6.3 Każda opona zarejestrowana przez kierowcę na poprzednim rajdzie musi być przedstawiona dostawcy opon w celu sprawdzenia i ponownej rejestracji, zanim będzie mogła być użyta w kolejnym rajdzie przez tego samego kierowcę. Producent opon prowadzi wykaz opon, które zostały zarejestrowane w trakcie sezonu.

7.6.3 Any tyre registered for a driver at a previous rally must be presented at the tyre supplier for checking and new registration before it can be used on a rally by the same driver. The tyre manufacturer shall maintain a list of tyres which have been registered during the season.

7.6.4 Po zakupie opony na rajdzie lub ponownej rejestracji zgodnie z art. 7.6.3, kod kreskowy każdej opony zostanie zarejestrowany dla danego kierowcy, a zaktualizowana lista zostanie przekazana Delegatowi Technicznemu FIA.

7.6.4 Once purchased at the rally or carried over as per Art. 7.6.3, the barcode of each tyre will be registered for each driver and the updated list will be provided to the FIA Technical Delegate.

7.6.5 Kierowca może korzystać tylko z tych opon, które zostały zarejestrowane dla jego samochodu.

7.6.5 A driver may use only those tyres that have been registered for his car.

7.7 BADANIE KONTROLNE

7.7 SCRUTINEERING

7.7.1 Znakowanie I plombowanie elementów mechanicznych
Dla każdego samochodu w Mistrzostwach ERC Juniorów, jeden zamontowany układ przeniesienia napędu zostanie zaplombowany podczas badania kontrolnego (BK1). Dodatkowo, jeden zapasowy układ przeniesienia napędu na samochód może być oznakowany podczas badania kontrolnego przed rajdem (BK1) lub w trakcie rajdu. FIA może zażądać zaplombowania lub oznakowania innych części.

7.7.1 Marking and sealing of mechanical components
For each car in the Junior ERC Championships, one mounted transmission will be sealed at scrutineering. Additionally, up to one spare transmission per car may be marked at pre-rally scrutineering or during the rally. The FIA may request that other parts be sealed or marked.

ARTYKUŁ 8. EX AEQUO W MISTRZOSTWACH (DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP)

8.1.4 W Mistrzostwach ERC Juniorów, zasadą rozstrzygająca o miejscu kierowców w Mistrzostwach, którzy zdobyli dokładnie tę samą liczbę punktów i ukończyli dokładnie na tych samych pozycjach maksymalną ilość wymaganych rajdów, będzie zasada

8.1.4 For the Junior ERC Championship, the rule for deciding between drivers who have scored exactly the same number of points and have finished in exactly the same position on the maximum number of

obliczenia średniej pozycji ze wszystkich odcinków specjalnych z wymaganych rajdów, w których kierowcy Ci uczestniczyli.

eligible rallies will be according to the calculation of the average position on all the special stages of the eligible rallies in which the drivers concerned have participated.

ARTYKUŁ 9. KRYTERIA DLA KIEROWCÓW PRIORYTETOWYCH (CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS)

9.1 KIEROWCY PRIORYTETOWI FIA

Kierowcy opisani w art. 9.1. Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych.

9.1 FIA PRIORITY DRIVERS

Drivers as defined in Art. 9.1. of the Regional Rally Sporting Regulations.

9.3 KIEROWCY PRIORYTETOWI ERC

Następujące priorytety zostaną przyznane poszczególnym kierowcom:

9.3.1 Priorytet ERC1 dla Kierowców zarejestrowanych w ERC1, bądź zgłoszonych przez Zespół zarejestrowany do ERC zgodnie z art. V1a 5.2.

9.3.2 Priorytet ERC3 dla Kierowców zarejestrowanych w ERC3, bądź zgłoszonych przez Zespół zarejestrowany do ERC3 zgodnie z art. V1a 6.2.

9.3.3 Priorytet ERC4 dla Kierowców zarejestrowanych w ERC4, bądź zgłoszonych przez Zespół zarejestrowany do ERC4 zgodnie z art. V1a 6.2.

9.3 ERC PRIORITY DRIVERS

The following priorities will be attributed to the drivers as follows:

9.3.1 ERC1 Priority for Drivers registered in the ERC or entered by an ERC registered Team as per Art. V1a 5.2.

9.3.2 ERC3 Priority for Drivers registered in the ERC3 or entered by an ERC3 registered Team as per Art. V1a 6.2.

9.3.3 ERC4 Priority for Drivers registered in the ERC4 or entered by an ERC4 registered Team as per Art. V1a 6.2.

ARTYKUŁ 10. CHARAKTERYSTYKA RAJDÓW (EVENT CHARACTERISTICS)

10.1 CZAS TRWANIA

10.1.1 Czas trwania rajdu i program (czas trwania zalecany i maksymalny)
Czas trwania rajdu wynosi 4 dni od momentu rozpoczęcia zapoznania z trasą rajdu do czasu publikacji klasyfikacji prowizorycznej rajdu.

Sugerowany program rajdu przedstawiony jest poniżej:

Dzień 1
- Zapoznanie z trasą rajdu
- Odbiór administracyjny (wieczorem)
- Badanie kontrolne 1 – BK1 (wieczorem)

Dzień 2
- Zapoznanie z trasą rajdu (rano)
- Odbiór administracyjny (rano)
- Badanie kontrolne 1 – BK1 (rano)
- Odcinek testowy (po południu)
- Odcinek kwalifikacyjny (po południu)
- Ceremonia startu (wieczorem / opcjonalnie)
- Odcinek Super Specjalny (wieczorem / opcjonalnie)

Dzień 3
- Etap 1

Dzień 4
- Etap 2
- Ceremonia mety

W wyjątkowych przypadkach i po uzyskaniu zgody FIA, ze względu na trasę zawodów, organizator może dodać dodatkowy dzień na zapoznanie z trasą rajdu.

10.1 DURATION

10.1.1 Duration of the rally and Schedule (recommended and maximum duration)
The duration of a rally is 4 days from the beginning of reconnaissance until the posting of provisional classification of the rally.

The recommended schedule is the following:

Day 1
- Reconnaissance
- Administrative checks (evening)
- Scrutineering (evening)

Day 2
- Reconnaissance (morning)
- Administrative checks (morning)
- Scrutineering (morning)
- Shakedown (afternoon)
- Qualifying stage (afternoon)
- Ceremonial start (evening / optional)
- Super Special Stage (evening / optional)

Day 3
- Leg 1

Day 4
- Leg 2
- Finish podium

Due to the event's itinerary, in exceptional case and after approval of FIA the organiser may add an additional day for reconnaissance.

10.1.4 Liczba Odcinków Specjalnych pomiędzy parkami serwisowymi

Propozycja harmonogramu rajdu, który zawiera więcej niż 4 Odcinki Specjalne (wyłączając Odcinek Super Specjalny jeśli występuje) pomiędzy dwoma parkami serwisowymi podlega pisemnemu zatwierdzeniu przez FIA i Promotora cyklu.

10.1.4 Number of special stages between services

The construction of any itinerary that contains any more than 4 special stages (under the exclusion of a super special stage, if any) between two services is subject to FIA and Promoter's written approval.

10.2 DŁUGOŚĆ RAJDÓW W MISTRZOSTWACH EUROPY

Całkowita długość odcinków specjalnych powinna zawierać się pomiędzy 180 km a 210 km.

10.2 DISTANCES OF EUROPEAN CHAMPIONSHIP RALLIES

The total distance of special stages shall be between 180 km and 210 km.

DOPUSZCZONE SAMOCHODY (ELIGIBLE CARS)

ARTYKUŁ 12. SAMOCHODY DOPUSZCZONE DO RAJDÓW ERC (CARS ELIGIBLE TO ENTER ERC RALLIES)

12.2 WYMAGANIA DODATKOWE

12.2.1 Wymagania dla samochodów uczestniczących w Mistrzostwach FIA ERC3 dla Kierowców i Pilotów

Wszystkie samochody muszą być zgodne z przepisami FIA 2024 (zał. J) dla samochodów grupy Rally3.

12.2.2 Wymagania dla samochodów uczestniczących w Mistrzostwach FIA ERC4 dla Kierowców i Pilotów

Wszystkie samochody muszą być zgodne z przepisami FIA 2024 (zał. J) dla samochodów grup Rally4 i Rally5.

12.2 ADDITIONAL REQUIREMENTS

12.2.1 Requirements for cars to participant in the FIA ERC3 Championship for Drivers and Co-Drivers

All cars must comply with the 2024 FIA Appendix J regulations for the Rally3 group.

12.2.2 Requirements for cars to participant in the FIA ERC4 Championship for Drivers and Co-Drivers

All cars must comply with the 2024 FIA Appendix J regulations for the Rally4 and Rally5 groups.

OPONY I KOŁA (TYRES AND WHEELS)

13.1.13. OPONY DLA WSZYSTKICH PRIORYTETOWYCH ZAWODNIKÓW ERC1, ERC3 I ERC4

Opony muszą być dostarczone przez producenta opon nominowanego przez FIA.

13.1.13 TYRES FOR ALL ERC1, ERC3 AND ERC4 PRIORITY COMPETITORS

Tyres must be supplied by an FIA-nominated tyre company.

13.3. WSZYSCY ZAWODNICY ERC1 ZGŁOSZENI SAMOCHODEM RALLY2 LUB RALLY2-KIT

13.3.1 Wszystkie rodzaje opon

- Wyłącznie typy opon wyszczególnione w wykazie opublikowanym przez FIA są dozwolone.
- Dostawcy muszą posiadać aktualną listę kodów kreskowych oraz pasujących typów opon (w tym mieszanek) i dostarczyć ją Delegatowi Technicznemu FIA przed zakończeniem każdego przedrajdowego badania kontrolnego.
- Delegat Techniczny FIA może przypisać lub zabronić wybranym zawodnikom określonych numerów kodów kreskowych.
- Delegat Techniczny FIA może wybrać nowe lub używane opony do analizy porównawczej z próbkami referencyjnymi dostarczonymi do FIA.

13.3.2 Opony asfaltowe

- Każdy dostawca może wskazać na liście publikowanej przez FIA jedną specyfikację opony na suchą nawierzchnię (ten sam wzór), dostarczanej w trzech mieszankach.

13.3. ALL ERC1 COMPETITORS ENTERED WITH A RALLY2 OR RALLY2-KIT CAR

13.3.1 All types of tyres

- Only the types of tyres specified in the list published by the FIA are authorised.
- Suppliers must keep an up-to-date list of barcodes and matching tyre types (including compound) and provide it to the FIA Technical Delegate before the end of each pre-rally scrutineering.
- The FIA Technical Delegate may assign or prohibit certain barcode numbers to certain competitors.
- The FIA Technical Delegate may pick up new or used tyres for a comparative analysis with reference samples submitted to the FIA.

13.3.2 Tarmac tyres

- Each supplier can designate in the list published by the FIA one specification of dry tyre (same pattern), supplied in three compounds.

- Każdy dostawca może wskazać na liście publikowanej przez FIA jedną specyfikację opony na mokrą nawierzchnię.

- Each supplier can designate in the list published by the FIA one specification of wet tyre.

13.3.3 Opony szutrowe
Każdy dostawca może wskazać, na liście publikowanej przez FIA, jedną specyfikację opony szutrowej (ten sam wzór), dostarczanej w trzech mieszankach.

13.3.3 Gravel tyres
Each supplier can designate in the list published by the FIA one specification of gravel tyre (same pattern), supplied in three compounds.

ARTYKUŁ 14. DOSTAWA OPON (TYRE SUPPLY)

14.1 NOMINOWANI DOSTAWCY OPON
FIA corocznie publikuje na stronie fia.com listę dostawców opon nominowanych do Rajdowych Mistrzostw Europy. Typy opon (wzór i mieszanka) przeznaczone do samochodów Rally2 i Rally2-Kit zgodnie z art. V1a 13.3 obowiązują przez cały sezon. Każdy dostawca ma prawo do wymiany jednego rodzaju opony asfaltowej i jednego rodzaju opony szutrowej w ciągu sezonu. Te zastępstwa są trwałe, nieodwracalne i muszą być zgłaszane z miesięcznym wyprzedzeniem.

14.1 NOMINATED TYRE SUPPLIERS
The FIA annually publishes on fia.com a list of nominated tyre suppliers for the European Rally Championship. The tyre types (pattern and compound) designated for Rally2 and Rally2-Kit cars according to Art. V1a 13.3 are valid for the whole season. Each supplier is entitled to substitute one tarmac type and one gravel type across the season. These replacements are permanent, irreversible and must be notified with a one-month notice.

ARTYKUŁ 15. LICZBA OPON (TYRE QUANTITIES)

15.1 Liczba opon, które mogą być zastosowane w danym rajdzie Mistrzostw, musi być określona w regulaminie uzupełniającym tego rajdu.

15.1 The overall quantity of tyres for use at each Championship rally must be detailed in the Supplementary Regulations of each rally.

15.1.1 Wszyscy kierowcy zgłoszeni w samochodach klasy RC2 oraz RGT mogą stosować maksymalne 16 opon podczas każdego rajdu.

15.1.1 For all drivers entered in class RC2 and RGT, a maximum of 16 tyres may be used during each rally.

15.1.2 Wszyscy kierowcy zgłoszeni w samochodach klasy RC3 mogą stosować maksymalne 16 opon podczas każdego rajdu asfaltowego i maksymalnie 12 opon podczas każdego rajdu szutrowego.

15.1.2 For all drivers entered in class RC3, a maximum of 16 tyres may be used during each tarmac rally, and a maximum of 12 tyres may be used during each gravel rally.

15.1.3 Wszyscy kierowcy zgłoszeni w samochodach klasy RC4 i RC5 mogą stosować maksymalne 12 opon podczas każdego rajdu.

15.1.3 For all drivers entered in class RC4 and RC5, a maximum of 12 tyres may be used during each rally.

15.2 OPONY NA ODCINEK TESTOWY ORAZ WOLNE TRENINGI/ODCINEK KWALIFIKACYJNY

15.2 TYRES FOR SHAKEDOWN, FREE PRACTICE AND QUALIFYING

15.2.1 Dla zawodników dopuszczonych do udziału w odcinku kwalifikacyjnym opony będą pobierane z ogólnej ilości opon zgodnej z zapisami art. V1a 15.1, nie dotyczy koła(kół) zapasowego(-ych) umieszczonych w samochodzie. Opony używane podczas wolnych treningów oraz odcinka testowego nie będą wliczane do ogólnej ilości użytych opon.

15.2.1 For competitors eligible to take part in Qualifying, tyres will be taken from the overall quantity as per Art. V1a 15.1, except the spare wheel(s) fitted in the car. For Free Practice and Shakedown tyres will not count for the overall quantity.

ZESPOŁY MECHANICZNE (MECHANICAL COMPONENTS)

ARTYKUŁ 16. ZESPOŁY MECHANICZNE (MECHANICAL COMPONENTS)

16.3 PRZENIESIENIE NAPĘDU

16.3 TRANSMISSIONS

16.3.1 W każdym samochodzie kierowców posiadających priorytet FIA i ERC jedna zapasowa skrzynia biegów i jeden zapasowy zestaw mechanizmów różnicowych (przedni i/lub środkowy i/lub tylny) mogą być użyte w każdym z rajdów. Podczas Badania Kontrolnego przed rajdem (BK1) samochody musza mieć

16.3.1 For each car of the FIA and ERC Priority Drivers, one spare gearbox and one set of spare differentials (front and/or centre and/or rear) may be used in each rally. For pre-rally scrutineering, the cars must have their sump guards removed for sealing

zdjęte dolne osłony miski olejowej w celu umożliwienia plombowania skrzyń biegów i mechanizmów różnicowych, osłony muszą znajdować się w samochodzie podczas jego ważenia.

of gearboxes and differentials and be kept with the car for the purpose of weighting.

16.4 WYMIANA ZAPLOMBOWANYCH PODZESPOŁÓW
Po zakończeniu przedrajdowego badania kontrolnego, każda zmiana zaplombowanej części musi zostać zgłoszona przez zawodnika na adres e-mail: erc-technical@fia.com. Powiadomienie to musi zostać odebrane przed wymianą części.

16.4 CHANGE OF SEALED COMPONENT
After pre-rally scrutineering, any change of sealed component must be notified by the competitor to the following e-mail: erc-technical@fia.com. This notification must be received prior to the change of part.

STANDARDOWE DOKUMENTY I TERMINY (STANDARD DOCUMENTS AND SCHEDULES)

ARTYKUŁ 19. STANDARDOWE DOKUMENTY FIA (FIA STANDARDISED DOCUMENTS)

19.4 PAKIET DLA ZGŁOSZONYCH ZESPOŁÓW I KIEROWCÓW

19.4 PACKAGE FOR REGISTERED TEAMS AND DRIVERS

Opłata za / Fees for:	ERC zgłoszenie osoby prawnej / ERC Team Legal entry	ERC zgłoszenie osoby prywatnej / ERC Team Private entry	ERC zgłoszenie ERC Junior / ERC Team Junior ERC entry
Priorytet ERC / ERC Priority	ERC1 / ERC3 / ERC4	ERC1 / ERC3 / ERC4	ERC4
Zestaw naklejek za każdy zgłoszony samochód / Vehicle Plates per car:			
Tablica VIP (lub gość) / VIP (or guest) plates	1	0	0
Tablica Serwis / Service plates	2	1	1
Tablica Pojazd Towarzyszący / Auxiliary plates	1	1	0
Park serwisowy / Services: ([a])			
Dostęp do Parku Serwisowego ERC / Access to ERC service area	Tak / Yes	Tak / Yes	Tak / Yes
Powierzchnia w Parku Serwisowym / Area in Service Park	150 m^2 dla 1 samochodu + 50 m^2 za każdy następny 150m^2 for 1 car + 50m^2 for each add. car	100 m^2 dla 1 samochodu + 50 m^2 za każdy następny 100m^2 for 1 car + 50m^2 for each add. car	90 m^2 dla 1 samochodu + 50 m^2 za każdy następny 90m^2 / car + 50m^2 for each add. car
Materiały drukowane oraz identyfikatory za każdy zgłoszony samochód / Printed material and Passes per car: ([b])			
Książki drogowe / Road book sets	2	1	1
Program / Programmes	2	1	1
Stałe identyfikatory ERC za każdy zgłoszony samochód / Permanent ERC Passes per car			
Załoga / Crew	2	2	2
Zespół / Team	8	6	6

(a) = z zastrzeżeniem dostępnego miejsca i za zgodą Organizatora oraz Promotora / subject to available space and the agreement of the organiser and the Promoter

(b) = minimalne zapotrzebowanie – dodatkowe zapotrzebowanie do negocjacji pomiędzy Zawodnikiem a Organizatorem / minimum requirements – additional resources subject to negotiation between the competitor and the Rally Organiser.

IDENTYFIKACJA SAMOCHODÓW (CAR IDENTIFICATION)

ARTYKUŁ 27. NUMERY STARTOWE I REKLAMA (COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING)

27.5 TABLICA NA DACH

27.5.3 Tablice na dach są obowiązkowe.

27.5 ROOF PANEL

27.5.3 Roof panels are mandatory.

ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU (RECONNAISSANCE)

ARTYKUŁ 35. ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU (RECONNAISSANCE)

35.4.5 Odcinek testowy lub Odcinek kwalifikacyjny
Zgodnie z art. 37.1.1 włączenie odcinka testowego lub odcinka kwalifikacyjnego do harmonogramu zapoznania z trasą przeznaczonego dla dopuszczonych kierowców jest obowiązkowe.

35.4.5 Shakedown or Qualifying stage
It is mandatory to include the Shakedown or Qualifying Stage in the reconnaissance schedule for eligible drivers according to Article 37.1.1.

ODCINEK TESTOWY / WOLNY TRENING / KWALIFIKACJE (SHAKEDOWN / FREE PRACTICE / QUALIFYING)

ARTYKUŁ 37. WOLNY TRENING / KWALIFIKACJE (FREE PRACTICE / QUALIFYING)

37.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

37.1.1 W celu ustalenia kolejności startowej, przynajmniej do czasu pierwszego przegrupowania poprzedzającego 45-minutowy serwis, zawsze zgodnie z art. 41.1. dla wszystkich kierowców priorytetowych FIA i ERC1 (zarejestrowani kierowcy) zgłoszonych samochodami grupy Rally2, będzie zorganizowany wolny trening/odcinek kwalifikacyjny. Odcinek ten może być odcinkiem testowym dla pozostałych zawodników po zakończeniu kwalifikacji.

37.1.2 Wszyscy kierowcy priorytetowi FIA i ERC1 zgłoszeni samochodami grupy Rally2 muszą uczestniczyć w kwalifikacjach.

37.1 GENERAL

37.1.1 A Free Practice / Qualifying Stage will be organised for all FIA and ERC1 Priority Drivers (registered drivers) entered with Rally2 group cars, in order to establish the rally start order until at least the first regroup following a 45-minute service, always subject to Art. 41.1. This stage may become a Shakedown stage for other competitors after Qualifying is complete.

37.1.2 All FIA and ERC1 Priority drivers entered with Rally2 group cars must participate in Qualifying.

37.5 PRZEBIEG ODCINKA KWALIFIKACYJNEGO

37.5.1 Po dwóch przejazdach przeznaczonych na trening, kierowcy posiadający priorytet FIA i ERC1 zgłoszeni samochodami grupy Rally2 wystartują do odcinka kwalifikacyjnego w kolejności odpowiadającej aktualnej klasyfikacji ERC dla kierowców z 2-minutowymi przerwami pomiędzy każdym z samochodów.

37.5 RUNNING OF THE QUALIFYING STAGE

37.5.1 After the 2 passages allowed for practice, FIA and ERC1 Priority drivers entered with group Rally2 will start the Qualifying stage in the order of the current European Rally Championship classification for Drivers with a 2-minute interval between each car.

37.8 POZYCJE STARTOWE DO ETAPU 1

37.8.1 Następujące grupy kierowców wystartują do rajdu przed pozostałymi kierowcami zgodnie z ich sklasyfikowaniem na odcinku kwalifikacyjnym:

- 15 najlepszych kierowców w odcinku kwalifikacyjnym,
- kierowcy priorytetowi FIA,
- 15 najlepszych kierowców Rajdowych Mistrzostw Europy z poprzedniego sezonu,
- 15 najlepszych kierowców Rajdowych Mistrzostw Europy obecnego sezonu,
- każdy kierowca wybrany przez FIA i powiadomiony o tym fakcie przez ZSS nie później niż jedną godzinę przed rozpoczęciem odcinka kwalifikacyjnego.

37.8.2 Grupa kierowców określona w art. 37.8.1 zostanie umieszczona jako pierwsza na liście startowej:

- W przypadku rajdów asfaltowych, w kolejności zgodnej z klasyfikacją Odcink Kwalifikacyjnego;
- W przypadku rajdów szutrowych/śniegowych, w kolejności odwrotnej do klasyfikacji Odcinka Kwalifikacyjnego.

Pozostali kierowcy, którzy brali udział w odcinku kwalifikacyjnym, będą rozstawieni na liście startowej w dalszej kolejności zgodnej z wynikami tego odcinka.

37.8 START POSITIONS FOR LEG 1

37.8.1 The following group of drivers will start the rally ahead of all other drivers according to their classification in the Qualifying stage:

- The top 15 of the Qualifying Stage,
- The FIA priority drivers,
- The top 15 of the European Rally Championship of the previous season,
- The top 15 of the European Rally Championship of the current season,
- Any driver selected by the FIA and notified by the Stewards no later than one hour before the start of the qualifying stage.

37.8.2 The group of drivers as defined in Art. 37.8.1 will be placed first on the start list:

- For tarmac rallies, in the order of the Qualifying Stage classification;
- For gravel/snow rallies, in the reverse order of the Qualifying Stage classification.

All other drivers who have taken part in the Qualifying Stage will be seeded next on the start list, according to their classification.

START I PONOWNY START (STARTS AND RE-STARTS)

ARTYKUŁ 41. KOLEJNOŚĆ STARTU I ODSTĘPY POMIĘDZY ZAŁOGAMI (START ORDER AND INTERVALS)

41.3 KOLEJNOŚĆ STARTU DO ETAPU 1

41.3.1 Kolejność startu do Etapu 1 będzie następująca:
- Kierowcy Priorytetowi FIA i ERC1, zgodnie z art. 37.8.
- wszyscy inni zawodnicy w kolejności startowej według uznania organizatora.

41.3 START ORDER LEG 1

41.3.1 The start order of Leg 1 shall be as follows:
- 1st FIA and ERC1 Priority Drivers according to Art. 37.8.
- 2nd All the other competitors following a start order left to the discretion of the Organisers.

41.4 KOLEJNOŚĆ STARTOWA DO KOLEJNYCH ETAPÓW

41.4.1 Pierwszych 15 kierowców z priorytetem ERC1 z klasyfikacji generalnej będzie startowało w swojej grupie w kolejności odwrotnej do ich klasyfikacji ustalonej wg art. 41.4.
Wszyscy pozostali kierowcy powinni startować w kolejności ich klasyfikacji ustalonej wg art. 41.4.

41.4 START ORDER FOR SUBSEQUENT LEGS

41.4.1 The first 15 ERC1 Priority Drivers in the partial classification will re-start as a merged group in reverse order according to their classification in Art. 41.4.
All other drivers shall normally re-start in the order of their classification in Art. 41.4.

41.5 ODSTĘPY POMIĘDZY ZAŁOGAMI
Odstępy czasowe na starcie do Sekcji 1 Etapu 1 (jeśli nie jest to odcinek super specjalny) i Sekcji 2 będzie wynosił dwie minuty dla wszystkich samochodów ERC1. Dla kolejnych etapów, pierwszych 15 samochodów wystartuje w 2-minutowych odstępach. Wszystkie pozostałe samochody wystartują w 1-minutowych odstępach, chyba że w regulaminie uzupełniającym zostało to zapisane inaczej.

41.5 START INTERVAL
The start interval for Leg 1 - Section 1 (if not a Super Special Stage) and Section 2 will be two minutes for all ERC1 cars. For the subsequent leg, the first 15 cars will start at two-minute intervals. All other cars will start at one-minute intervals unless specified otherwise in the Supplementary Regulations.

ODCINKI SPECJALNE (SPECIAL STAGES)

ARTYKUŁ 50. „POWER STAGE" ("POWER STAGE")

50.1 WSTĘP
W każdym rajdzie Rajdowych Mistrzostw Europy jego organizator, w celu zwiększenia oglądalności TV winien przewidzieć jeden odcinek specjalny zwany „Power Stage".

50.2.1 Ten odcinek będzie:
- przebiegał o czasie uzgodnionym z Promotorem i FIA,
- poprzedzony przegrupowaniem trwającym minimum 50 minut.
- miał mierzony czas z dokładnością do milisekundy,
- wybrany w uzgodnieniu i po zatwierdzeniu przez FIA i Promotora.

50.3 Kolejność startu i odstępy czasowe pomiędzy samochodami, które znajdą się w telewizyjnej relacji na żywo zostaną ustalone przez FIA i Promotora w porozumieniu z Dyrektorem Zawodów. Kolejność startu i odstępy czasowe dla tych załóg zostaną ogłoszone przez Dyrektora Zawodów podczas przegrupowania poprzedzającego Power Stage.

50.1 ANNOUNCEMENT
On each European Rally Championship rally, the organiser shall include one special stage called a 'Power Stage' with the purpose of enhancing TV coverage.

50.2.1 This stage will:
- Be run at a time in agreement with the Promoter and the FIA.
- Be preceded by a regroup of at least 50 minutes.
- Be timed to the elapsed millisecond.
- Be chosen in consultation with and after the approval of the FIA and the Promoter.

50.3 The start order and intervals of the cars which will be covered by Live TV will be decided by the FIA and the Promoter in discussion with the Clerk of the Course. The start order and intervals for these crews will be communicated by the Clerk of the Course in the regroup preceeding the Power Stage.

50.4 PRZYZNAWANIE PUNKTÓW ZA "POWER STAGE"

Punkty za Power Stage będą przyznawane w ramach Rajdowych Mistrzostw Europy FIA dla kierowców i pilotów.

50.4 ATTRIBUTION OF 'POWER STAGE' POINTS

Power Stage points will be awarded for the FIA European Rally Championship for Drivers and Co-Drivers.

SERWISOWANIE (SERVICE)

56.2 PERSONEL ZESPOŁU I OGRANICZENIA W DZIEDZINIE SERWISOWANIA

56.2.4 Zgodnie z art. 56.2.1, obecność personelu zespołu nie jest dozwolona podczas przegrupowania przed "Power Stage".

56.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS

56.2.4 Safe of Art. 56.2.1, the presence of team personnel is not allowed at the regroup before the 'Power Stage'

PALIWO - TANKOWANIE PALIWA (FUEL - REFUELLING)

ARTYKUŁ 61. TANKOWANIE PALIWA I PROCEDURY (REFUELLING AND PROCEDURES)

61.1 LOKALIZACJA

61.1.6 Zawodnicy rywalizujący w Mistrzostwach ERC Juniorów mogą tankować paliwo jedynie na komercyjnych stacjach paliw wskazanych w regulaminie uzupełniającym każdego rajdu

61.1 LOCATION

61.1.6 Competitors in the Junior ERC Championship must source their fuel only in commercial filling stations as indicated in the Supplementary Regulations of each rally.

ARTYKUŁ 62. STOSOWANE PALIWO (FUEL USE)

62.1 WYMAGANIA TECHNICZNE

62.1.1 FIA zastrzega sobie prawo do zastąpienia, w każdej chwili i bez podania przyczyny, paliwa FIA innym paliwem zgodnym z MKS (Zał. J art. 252.9).

62.1.2 Wszyscy zawodnicy zobowiązani są do zamontowania określonych przez FIA złączy do tankowania.

62.1.3 FIA nie będzie ponosić odpowiedzialności za jakiekolwiek konsekwencje wynikające ze stosowania niezgodnego paliwa.

62.1.4 FIA zastrzega sobie prawo do kontroli w dowolnym czasie, paliwa stosowanego przez każdego z zawodników. Przez cały czas samochód musi posiadać minimum 3 litry paliwa aby możliwe było pobranie jego próbki.

62.1.5 Samochody kierowców priorytetowych, muszą być wyposażone w złącza FIA do pobierania próbek paliwa (patrz lista techniczna FIA N°5). Zawodnicy muszą zapewnić rurkę do paliwa z zaworem odcinającym aby możliwe było pobieranie próbek paliwa. Rurka ta musi mieć taką długość aby sięgała powierzchni gruntu na zewnątrz samochodu po tym jak zostanie do niego podłączona.

62.1.6 Samochody wyposażone wyłącznie w określone przez FIA złącza do tankowania paliwa i używające paliwa określonego w Zał. J art. 252.9 muszą przewozić we wnętrzu adapter i okazać go na badaniu kontrolnym przed rajdem (BK 1).

62.1 TECHNICAL REQUIREMENTS

62.1.1 The FIA reserves the right, at all times and without having to state the reasons, to replace the FIA fuel with another fuel conforming to the Code (Appendix J Art. 252-9).

62.1.2 All competitors are required to fit FIA-specified refuel couplings.

62.1.3 The FIA cannot be held responsible for any consequences of using non-conforming fuel.

62.1.4 The FIA reserves the right to check the fuel of any competitor at any time. At any time, the car must contain at least 3L of fuel for sampling.

62.1.5 Cars of priority drivers specifically must be fitted with FIA fuel sample couplings (see FIA Technical List N°5). Competitors must transport in the car a fuel pipe with cut-off device, for taking fuel samples. This pipe must be long enough to reach the ground outside the car once connected.

62.1.6 Cars equipped solely with FIA-specified refuel couplings and using fuel as per Appendix J Art. 252.9 must transport the adaptor in the car and show it at pre-rally scrutineering.

TESTY (TESTING)

ARTYKUŁ 68. TESTY (TESTING)

68.4 OGRANICZENIA TESTÓW DLA KIEROWCÓW I/LUB ZAREJESTROWANYCH ZESPOŁÓW

Przez okres dwóch tygodni poprzedzających rozpoczęcie rajdu, kierowców i/lub zarejestrowane zespoły obowiązuje zakaz przeprowadzania testów w kole o promieniu 300km od bazy rajdu, za wyjątkiem przypadku kiedy zgłaszający złoży do danego organizatora odpowiedni wniosek. Wniosek musi zawierać:

- dokładną lokalizację (włączając punkty GPS),
- datę początku i końca testów,
- nazwisko(-a) kierowcy(-ów),
- numer(-y) nadwozia samochodu(-ów).

Wszelkie sesje testowe ograniczone są do maksymalnie jednego dnia na zawodnika.
Zgoda dla zawodnika musi być wydana przez organizatora w formie pisemnej, z kopią wysłaną do FIA

68.4 TEST RESTRICTIONS FOR DRIVERS AND/OR REGISTERED TEAMS

Drivers and/or registered teams are prohibited from testing within a 300 km radius around Rally HQ during the two weeks preceding the beginning of the rally, except when a request is made by the entrant to the rally organiser concerned. This request must include:

- exact location (incl. GPS point),
- start and end date,
- driver(s) name(s),
- car(s) chassis number(s).

Any test session is limited to a maximum of 1 day per competitor.
The approval must be issued in writing by the rally organiser to the competitor with a copy to the FIA.

WARIANT NR IB – RAJDOWE TROFEUM EUROPY FIA (ERT)

POSTANOWIENIA OGÓLNE (GENERAL PRINCIPLES)

ARTYKUŁ 1. WARUNKI OGÓLNE (GENERAL CONDITIONS)

FIA organizuje Rajdowe Trofea Regionalne FIA (Trofea), które są własnością FIA. Niniejsze przepisy mają zastosowanie do jednego lub więcej następujących właściwych Trofeów:

- Rajdowe Trofeum Europy FIA (ERT) dla kierowców i pilotów,
- Trofeum FIA Junior ERT dla kierowców.

The FIA organises the FIA Regional Rally Trophies (the Trophies) which are the property of the FIA. The following regulations are applicable to one or more of the following specific Trophies:

- FIA European Rally Trophy (ERT) for Drivers and Co-Drivers,
- FIA Junior ERT for Drivers.

TROFEA I PUNKTY (TROPHIES & POINTS)

ARTYKUŁ 3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE TROFEUM (TROPHIES REQUIREMENTS)

3.1.4 Punkty określone w art. 3.1.1 przyznawane są za każdy rajd uwzględniając końcową klasyfikację w każdej klasie, przemnożoną przez współczynnik wynikający z liczby uprawnionych zawodników na liście startowej:

- 3 lub mniej startujących: współczynnik 1
- 4 do 7 startujących: współczynnik 2
- 8 lub więcej startujących: współczynnik 3

3.1.4 Points defined in Article 3.1.1 are awarded for each rally taking into account the final classification in each class, multiplied by a coefficient according to the number of eligible competitors on the start list:

- 3 starters or less: coefficient 1
- 4 to 7 starters: coefficient 2
- 8 or more starters: coefficient 3

3.2 LICZBA RAJDÓW ZALICZANYCH DO KLASYFIKACJI KOŃCOWEJ TROFEUM
Klasyfikacja w każdym Trofeum składa się z sześciu najlepszych wyników każdego uczestnika.

3.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL TROPHIES CLASSIFICATIONS
The classification in each Trophy is established considering the six best results of each participant.

3.3 LICZBA RAJDÓW W TROFEUM
W jednym kraju mogą odbyć się maksymalnie dwa rajdy.

3.3 NUMBER OF TROPHIES RALLIES
A maximum of two rallies may take place in the same country.

ARTYKUŁ 4. RAJDOWE TROFEUM EUROPY FIA DLA KIEROWCÓW I PILOTÓW (FIA EUROPEAN RALLY TROPHY FOR DRIVERS AND CO-DRIVERS)

Rajdowe Trofeum Europy FIA dla Kierowców i Pilotów jest zarezerwowane dla kierowców, którzy nie figurują na liście kierowców priorytetowych FIA, i pilotów biorących udział w rajdach kwalifikacyjnych używając samochodów dopuszczonych w art. 12.

The FIA European Rally Trophy for Drivers and Co-Drivers is reserved for drivers not being listed on the FIA Priority Drivers list, and co-drivers taking part in the qualifying rallies using eligible cars as in Art. 12.

ARTYKUŁ 7. TROFEUM JUNIOR ERT (JUNIOR ERT TROPHY)

7.1 Trofeum FIA Junior ERT jest zarezerwowane dla uprawnionych kierowców na podstawie art. 4, którzy w dniu 1 stycznia roku Mistrzostw musza mieć mniej niż 27 lat.

7.1 The FIA Junior ERT Trophy is reserved for drivers eligible under Art. 4 and under the age of 27 on the 1st January of the year of the competition.

7.2 Nie ma specjalnie określonego podziału punktów za Trofeum ERT Junior: punkty są przyznawane w ramach zdobytych punktów zgodnie z art. 3.1.4.

7.2 There is no specific distribution of points for the ERT Junior Trophy: the points are taken from those awarded according to Art. 3.1.4.

ARTYKUŁ 8. EX AEQUO W TROFEUM (DEAD HEAT IN A TROPHY)

Zasady dotyczące rozstrzygnięcia w przypadku wyniku Ex Aequo opisuje art. 8 RSRR FIA.

The regulations of the RRSR Art. 8 will apply.

8.1.3 W przypadku braku rozstrzygnięcia kierowca, który uzyskał lepszy wynik w rajdzie kwalifikacyjnym

8.1.3 In the event of a further tie, the driver with the best result in a qualifying rally with the highest

zawierającym największą sumę długości kilometrów OS, będzie uznany za zwycięzcę. Jeśli to kryterium nie wystarczy do rozstrzygnięcia, FIA podejmie decyzję na podstawie liczby startujących w każdej klasie.

special stage distance will be winner. If this criterion is not sufficient to break the tie, the FIA will take a decision based on the number of starters in each class.

ARTYKUŁ 10. CHARAKTERYSTYKA RAJDU (EVENT CHARACTERISTICS)

10.1 CZAS TRWANIA

10.1.1 Czas trwania rajdu i program (czas trwania zalecany i maksymalny)

Czas trwania rajdu wynosi 72 godziny od rozpoczęcia BK1 (włączając znakowanie i plombowanie) do ogłoszenia klasyfikacji prowizorycznej rajdu. Jeżeli w rajdzie występuje odcinek testowy można dodać 6 godzin. W przypadku organizacji odcinka super specjalnego można dodać 4 godziny.

10.1 DURATION

10.1.1 Duration of the rally and Schedule (recommended and maximum duration)

The duration of a rally is 72 hours from the beginning of scrutineering (incl. marking and sealing) until the posting of provisional classification of the rally. If there is a Shakedown, 6 hours may be added. In case of a Super Special Stage 4 hours may be added.

10.3 CHARAKTERYSTYKA RAJDÓW W TROFEUM EUROPY

Całkowita, minimalna długość odcinków specjalnych dla rajdów szutrowych wynosi 100 km.
Całkowita, minimalna długość odcinków specjalnych dla rajdów asfaltowych wynosi 150 km.

10.3 CHARACTERISTICS OF EUROPEAN TROPHY RALLIES

The minimum total distance of special stages in gravel rallies shall be 100 km.
The minimum total distance of special stages in tarmac rallies shall be 150 km.

DOPUSZCZONE SAMOCHODY (ELIGIBLE CARS)

ARTYKUŁ 12. SAMOCHODY DOPUSZCZONE DO RAJDÓW FIA ERT (CARS ELIGIBLE TO ENTER EUROPEAN RALLY TROPHY RALLIES)

12.3 Samochody z homologacją narodową mogą uczestniczyć w rajdach zaliczanych do Rajdowego Trofeum Europy gdy spełniają warunki grup/klas narodowych kraju organizatora i właściwy ASN wyraża zgodę na ich udział, bez możliwości zdobywania punktów w Trofeum.

12.3 Nationally homologated cars may participate in the European Rally Trophy rallies when they fit into a national group/class of the organising country and the relevant ASN will allow this participation, without eligibility to score Trophy points.

OPONY I KOŁA (TYRES AND WHEELS)

ARTYKUŁ 13. OPONY I KOŁA (TYRES AND WHEELS)

13.7 RĘCZNE NACINANIE

Ręczne nacinanie opon jest dozwolone jedynie w przypadku rajdów asfaltowych pod następującymi warunkami:

- możliwość ta musi być zapisana w regulaminie uzupełniającym,
- ręczne nacinanie musi być zgodne ze wzorem dostarczonym do FIA przez producenta opon.

13.7 HAND CUTTING

Hand cutting of tyres is only permitted for tarmac events under the following conditions:

- This possibility must be mentioned in the Supplementary Regulations
- The hand cutting must be in accordance with the patterns submitted by the tyre manufacturer to the FIA.

ARTYKUŁ 15. LICZBA OPON (TYRE QUANTITIES)

15.1 Nie limituje się ilości opon, chyba że jest to określone w Regulaminie Uzupełniającym.

15.1 There is no maximum quantity of tyres unless mentioned in the Supplementary Regulations.

ZESPOŁY MECHANICZNE (MECHANICAL COMPONENTS)

ARTYKUŁ 18. DODATKOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE SAMOCHODU (ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS)

18.2 SYSTEM ŚLEDZENIA POJAZDÓW

W Rajdowym Trofeum Europy FIA użycie systemu śledzenia pojazdów wskazanego na Liście Technicznej FIA nr 98: „System Śledzenia Samochodów Rajdowych". jest mocno zalecane. Od roku 2024 będzie obowiązkowe użycie systemu śledzenia pojazdów z Listy Technicznej FIA nr 98: „System Śledzenia Samochodów Rajdowych".

18.2 TRACKING SYSTEM

For rallies counting towards the FIA European Rally Trophy, the use of a safety tracking system coming from the FIA Technical List nr. 98: Rally Car Tracking Systems is strongly recommended. The use of a tracking system coming from the FIA Technical List nr. 98 will be mandatory as per 2024.

ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU (RECONNAISSANCE)

ARTYKUŁ 35. ZAPOZNANIE Z TRASĄ RAJDU (RECONNAISSANCE)

35.4 PRZEBIEG ZAPOZNANIA Z TRASĄ RAJDU

35.4.3 Liczba przejazdów zapoznawczych dla każdej załogi może być zwiększona do trzech, a informacja ta będzie zawarta w regulaminie uzupełniającym.

35.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE

35.4.3 The number of passages authorised for each crew on each special stage may be increased to three in the supplementary regulations

START I PONOWNY START (STARTS AND RE-STARTS)

ARTYKUŁ 41. KOLEJNOŚĆ STARTU I ODSTĘPY POMIĘDZY ZAŁOGAMI (START ORDER AND INTERVALS)

41.3 KOLEJNOŚĆ STARTU DO ETAPU 1

Kolejność startu do Etapu 1, za wyjątkiem gdy organizowany jest Odcinek Kwalifikacyjny, będzie następująca:

- kierowcy priorytetowi FIA,
- wszyscy inni zawodnicy w kolejności startowej według uznania organizatora.

W przypadku organizacji Odcinka Kwalifikacyjnego Regulamin Uzupełniający musi zawierać zasady jego rozgrywania.

41.3 START ORDER LEG 1

Except when a Qualifying Stage is organised, the start order of Leg 1 shall be as follows:

- 1st FIA priority drivers
- 2nd All other competitors following a start order that is at the discretion of the Organisers.

If a Qualifying Stage is organised, its provisions must be fully defined in the Supplementary Regulations.

41.5 ODSTĘPY POMIĘDZY ZAŁOGAMI

Wszystkie samochody wystartują w 1-minutowych odstępach, chyba że inaczej zostało to zapisane w regulaminie uzupełniającym.

41.5 START INTERVAL

All cars will start at one-minute intervals unless specified otherwise in the Supplementary Regulations.

PALIWO - TANKOWANIE PALIWA (FUEL - REFUELLING)

ARTYKUŁ 62. STOSOWANE PALIWO (FUEL USE)

62.2 WYMAGANIA TECHNICZNE

62.2.1 FIA zastrzega sobie prawo do zastąpienia, w każdej chwili i bez podania przyczyny, paliwa FIA innym paliwem zgodnym z MKS (Zał. J art. 252.9).

62.2.2 Z wyjątkiem zawodników używających samochodów z zamontowanym seryjnym zbiornikiem paliwa, wszyscy zawodnicy zobowiązani są do zamontowania określonych przez FIA złączy do tankowania.

62.2.3 FIA nie będzie ponosić odpowiedzialności za jakiekolwiek konsekwencje wynikające ze stosowania niezgodnego paliwa.

62.2.4 FIA zastrzega sobie prawo do kontroli w dowolnym czasie, paliwa stosowanego przez każdego z zawodników.

62.2.5 Samochody wyposażone wyłącznie w określone przez FIA złącza do tankowania paliwa i używające paliwa określonego w Zał. J art. 252.9 muszą przewozić we wnętrzu samochodu adapter i okazać go na badaniu kontrolnym przed rajdem (BK 1).

62.2 TECHNICAL REQUIREMENTS

62.2.1 The FIA reserves the right, at all times and without having to state the reasons, to replace the FIA fuel with another fuel conforming to the Code (Appendix J).

62.2.2 All competitors are required to fit FIA-specified refuel couplings, except drivers using a car which retains the standard tank.

62.2.3 The FIA cannot be held responsible for any consequences of using non-conforming fuel.

62.2.4 The FIA reserves the right to check the fuel of any competitor at any time.

62.2.5 Cars equipped solely with FIA-specified refuel couplings and using fuel as per Appendix J, Art. 259.2 must transport the adaptor in the car and show it at pre-rally scrutineering.

ZAŁĄCZNIKI - DO REGULAMINU SPORTOWEGO RAJDÓW REGIONALNYCH FIA

ZAŁĄCZNIK I OZNAKOWANIE PUNKTÓW KONTROLNYCH

ZAŁĄCZNIK II STANDARDOWE DOKUMENTY

	DOKUMENT	DOSTĘPNOŚĆ
1	Regulamin uzupełniający	strona www + (opcjonalnie na papierze)
2	Komunikaty	strona www + (opcjonalnie na papierze)
3	Przewodnik rajdowy (1 i/lub 2)	strona www + (opcjonalnie na papierze)
4	Harmonogram	strona www + (opcjonalnie na papierze)
5	Książka drogowa	na papierze
6	Karta drogowa	na papierze
7	Standardowy formularz zgłoszenia	strona www + (opcjonalnie na papierze)
8	Listy zgłoszeń	strona www + (opcjonalnie na papierze)
9	Listy startowe i wyniki rajdu	strona www + (opcjonalnie na papierze)
10	Przewodnik Bezpieczeństwa Media (opcjonalny)	strona www + (opcjonalnie na papierze)

Następujące dokumenty dodatkowe są wymagane, ale ich format jest dowolny:
- Plan zabezpieczenia,
- Mapy,
- Programy,
- Przewodniki dotyczące organizacji,
- Dokumenty wewnętrzne,
- Informacje dot. helikoptera (jeżeli dotyczy).

ZAŁĄCZNIK III BEZPIECZEŃSTWO

ZAŁĄCZNIK IV CEREMONIA METY

ZAŁĄCZNIK V OPONY

ZAŁĄCZNIK VI WPISOWE, ZESTAW ADMINISTRACYJNY I STAŁE PRZEPUSTKI
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA

ZAŁĄCZNIK VII SEKWENCJA ŚWIATEŁ STARTU
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA

ZAŁĄCZNIK VIII JUNIOR WRC
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA

ZAŁĄCZNIK IX SPECYFIKACJA WYMAGAŃ ORGANIZACYJNYCH
(Wyłącznie dla organizatorów – bez znaczenia regulaminowego dla zawodników)

ZAŁĄCZNIK XI PRAWA WRC
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA

ZAŁĄCZNIK XII ZARZĄDZANIE OCHRONĄ ŚRODOWISKA
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA

ZAŁĄCZNIK XIII KAMERY W SAMOCHODACH
patrz Regulamin Rajdowych Mistrzostw Świata FIA

ZAŁĄCZNIK XIV DEKLARACJA I ZOBOWIĄZANIA KIEROWCY

ZAŁĄCZNIK NR I – OZNAKOWANIE PUNKTÓW KONTROLNYCH

1. STREFY KONTROLNE

CONTROL TYPE *PUNKT KONTROLNY*	**CONTROL ZONE (diameter of signs: about 70cm)** *OZNAKOWANIE STREFY KONTROLNEJ (średnica znaku: ok. 70cm)*		
Direction of travel *Kierunek jazdy*			
	YELLOW SIGNS - Zone entry *ZNAKI ŻÓŁTE - Początek strefy*	RED SIGNS - Compulsory stop *ZNAKI CZERWONE - Obowiązkowe zatrzymanie*	BEIGE SIGNS - End of zone *ZNAKI BEŻOWE - Koniec strefy*
PASSAGE CONTROL *PUNKT KONTROLI PRZEJAZDU*	← min. 25m →	← 25m →	
TIME CONTROL *PUNKT KONTROLI CZASU*	← min. 25m →	← 25m →	
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE *PKC NA WJEŹDZIE DO PARKU SERWISOWEGO*	← 5m →	← 5m →	
TC AT SERVICE PARK EXIT *PKC NA WYJEŹDZIE Z PARKU SERWISOWEGO*	← 5m →	← 5m → Usually leads to RA and/or TZ *Przeważnie przed strefą tankowania lub/i strefą techniczną*	
TIME CONTROL AND SS START *PKC I START OS*	← min. 25m →	← 50-200m → ← 25m →	
With optional Tyre Warming Zone *Z opcjonalną Strefą Grzania Opon*	← min. 25m →	← min. 500m → ← min. 100m → ← 25m →	
END OF SS *KONIEC OS*	← 100m → ADVANCE INDICATION *ZAPOWIEDŹ*	← min. 200m → FLYING FINISH LINE *LINIA METY LOTNEJ* ← 25m → STOP CONTROL *PUNKT KONTROLI STOP*	

	OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (diameter of the signs: about 70cm) *INNE STANDARDOWE ZNAKI FIA STOSOWANE W RAJDACH (średnica znaku: ok. 70cm)*		
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND *BIAŁY SYMBOL NA ŻÓŁTYM TLE*	WHITE OR BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND *BIAŁY LUB CZARNY SYMBOL NA NIEBIESKIM TLE*	
TYRE MARKING / CHECKING *ZNAKOWANIE / KONTROLA OPON*		One sign for all tyre operations *Jeden znak dla wszystkich operacji związanych z oponami*	
REFUELLING AREA *STREFA TANKOWANIA*		One sign for all refuel operations *Jeden znak dla wszystkich operacji tankowania*	
SERVICE AREAS *STREFA SERWISOWA*		One sign for service operations *Jeden znak dla wszystkich operacji serwisowych*	
MEDIA ZONES *STREFA MEDIÓW*		One sign for media zones *Jeden znak dla stref mediów*	
RADIO POINT *PUNKT ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ*	← 100m → WARNING SIGN *ZNAK ZAPOWIEDZI*	Radio point *Punkt łączności radiowe*	
MEDICAL VEHICLE POINT *PUNKT Z POJAZDEM MEDYCZNYM*	← 100m → WARNING SIGN *ZNAK ZAPOWIEDZI*	Medical Vehicle point *Punkt z pojazdem medycznym*	

Odległości powinny być przestrzegane w możliwie jak największym stopniu

2. STANDARDOWE TABLICE FIA

TIME CONTROL
PUNKT KONTROLI CZASU

Color of control zone entry: **YELLOW**
Color of control: **RED**
Kolor poczatku strefy: **ŻÓŁTY**
Kolor punktu kontrolnego: **CZERWONY**

SS START
START OS

Color: **RED**
Kolor: **CZERWONY**

FLYING FINISH LINE
LINIA METY LOTNEJ

Color of control zone entry: **YELLOW**
Color of control: **RED**
Kolor poczatku strefy: **ŻÓŁTY**
Kolor punktu kontrolnego: **CZERWONY**

STOP CONTROL
PUNKT KONTROLI STOP

Color: **RED**
Kolor: **CZERWONY**

PASSAGE CONTROL
PUNKT KONTROLI PRZEJAZDU

Color of control zone entry: **YELLOW**
Color of control: **RED**
Kolor poczatku strefy: **ŻÓŁTY**
Kolor punktu kontrolnego: **CZERWONY**

BEGIN OF MEDIA ZONE
POCZATEK STREFY MEDIÓW

Color: **BLUE**
Kolor: **NIEBIESKI**

BEGIN OF SERVICE AREA
POCZATEK STREFY SERWISOWEJ

Color: **BLUE**
Kolor: **NIEBIESKI**

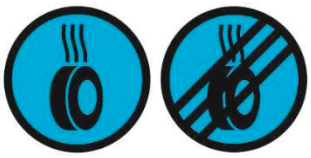
BEGIN OF TYRE MARKING/CHECKING ZONE
POCZATEK STREFY ZNAKOWANIA / KONTROLI OPON

Color: **BLUE**
Kolor: **NIEBIESKI**

BEGIN OF REFUELLING AREA
POCZATEK STREFY TANKOWANIA

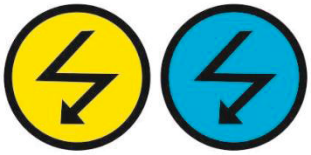
Color: **BLUE**
Kolor: **NIEBIESKI**

TYRE WARMING ZONE
STREFA GRZANIA OPON



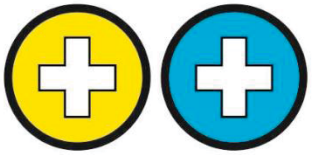
Color: **BLUE**
Kolor: **NIEBIESKI**

RADIO POINT
PUNKT RADIOWY



Color of the warning: **YELLOW**
Color of the point: **BLUE**
Kolor zapowiedzi: **ŻÓŁTY**
Kolor punktu: **NIEBIESKI**

MEDICAL VEHICLE POINT
PUNKT Z POJAZDEM MEDYCZNYM



Color of the warning: **YELLOW**
Color of the point: **BLUE**
Kolor zapowiedzi: **ŻÓŁTY**
Kolor punktu: **NIEBIESKI**

END OF ZONE
KONIEC STREFY

Color: **BEIGE**
Kolor: **BEŻOWY**

ZAŁĄCZNIK NR II – STANDARDOWE DOKUMENTY

1. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

Każde zawody muszą posiadać regulamin uzupełniający (artykuł 20 MKS).

Elektroniczna wersja regulaminu uzupełniającego musi być dostarczona do FIA zgodnie z Regulaminem Sportowym Rajdów Regionalnych FIA.

W ciągu 4 tygodni od otrzymania projektu, FIA poinformuje organizatora o ewentualnych poprawkach do naniesienia i wyda wizę upoważniającą do publikacji regulaminu uzupełniającego.

Regulamin uzupełniający musi być dostępny na oficjalnej stronie internetowej rajdu zgodnie z Regulaminem Sportowym Rajdów Regionalnych FIA.

Jeśli organizator nie planuje druku regulaminu uzupełniającego musi to być zaznaczone w jego treści. Wydrukowane wersje powinny być rozpowszechnione wśród osób oficjalnych rajdu.

ZAWARTOŚĆ REGULAMINU UZUPEŁNIAJĄCEGO

SPIS TREŚCI

1. Wstęp
1.1. Tekst podobny do poniższego:

„Niniejszy rajd będzie przeprowadzony zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym FIA i jego Załącznikami, Regulaminem Sportowym Rajdów Regionalnych FIA i jego Załącznikami, Regulaminem Technicznym zatwierdzonym przez ASN (jedynie w odniesieniu do samochodów narodowych), Kodeksem WADA/NADA oraz Regulaminem Antydopingowym FIA, wraz z późniejszymi ich zmianami. W czasie rajdu mają zastosowanie również krajowe przepisy ruchu drogowego. O ile niniejszy Regulamin Uzupełniający nie stanowi inaczej, wszystkie powyżej wymienione zasady i regulaminy mają zastosowanie.

Modyfikacje, poprawki i/lub zmiany wprowadzone do niniejszego Regulaminu Uzupełniającego będą ogłaszane wyłącznie drogą numerowanych i opatrzonych datą Komunikatów (opublikowanych przez organizatora lub Zespół Sędziów Sportowych).

Dodatkowe informacje będą podane w Przewodniku Rajdowym, opublikowanym dnia … (data publikacji).
Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA znajduje się pod następującym adresem internetowym https://www.fia.com/regulation/category/117”

1.2. Nawierzchnia drogi
1.3. Całkowita długość OS i trasy

2. Organizacja
2.1. Nazwa zawodów FIA, do których zalicza się rajd
2.2. Numery wiz FIA i ASN
2.3. Nazwa organizatora, adres i dane (stałe biuro)
2.4. Komitet Organizacyjny
2.5. Zespół Sędziów Sportowych
2.6. Obserwatorzy i Delegaci FIA
2.7. Główne osoby oficjalne
2.8. Lokalizacja biura rajdu i dane kontaktowe (tel. i fax)

3. Program precyzujący, jeżeli to konieczne, miejsca według porządku chronologicznego (daty i godziny)
- Publikacja regulaminu uzupełniającego
- Data zamknięcia zgłoszeń z obniżonym wpisowym (jeśli występuje)
- Data zamknięcia zgłoszeń
- Data publikacji listy zgłoszeń
- Wydawanie książki drogowej, mapy i Przewodnika Rajdowego
- Data zamknięcia zamówień usług dodatkowych w parku serwisowym

- Data zamknięcia zgłoszeń do odcinka testowego (jeśli wymagane)
- Otwarcie/zamknięcie Biura rajdu
- Oficjalna Tablica Ogłoszeń - lokalizacja
- Odbiór materiałów i dokumentów
- Odbiór administracyjny
- Odbiór systemu śledzenia do zapoznania z trasą rajdu
- Początek zapoznania z trasą rajdu
- Otwarcie centrum prasowego i akredytacje dla mediów
- Odbiór systemu śledzenia rajdu dla zapewnienie bezpieczeństwa w czasie rajdu
- Badania kontrolne 1 - plombowanie i znakowanie podzespołów
- Powtórne badanie kontrolne
- Publikacja zmienionej/zaktualizowanej listy zgłoszeń
- Odprawa dla menadżerów zespołów i/lub kierowców (briefing) (jeśli ma miejsce)
- Odprawa dla pilotów helikoptera (jeśli ma miejsce)
- Odcinek testowy - harmonogram
- Wolny trening i Kwalifikacje - harmonogram (jeśli ma miejsce)
- Publikacja kolejności startu oraz czasów wjazdu na PKC przed Kwalifikacjami (jeśli mają miejsce)
- Czas publikacji Klasyfikacji Prowizorycznej Kwalifikacji (jeśli mają miejsce)
- Data, czas oraz miejsce procedury wyboru pozycji startowych (jeśli ma miejsce)
- Konferencja prasowa przed zawodami
- Publikacja listy startowej do ceremonii startu (jeśli ma miejsce) i do Etapu 1
- Ceremonia startu (jeśli ma miejsce)
- Start rajdu, miejsce i czas
- Meta Etapu 1, miejsce i czas
- Publikacja listy startowej do kolejnych Etapów
- Start kolejnego Etapu
- Ceremonia na podium / Rozdanie Nagród
- Konferencja prasowa po zawodach
- Końcowe badania kontrolne
- Czas publikacji Klasyfikacji Prowizorycznej

4. Zgłoszenia

4.1. Data zamknięcia zgłoszeń
4.2. Procedura zgłoszeń
4.3. Liczba przyjętych zawodników i klasy
4.4. Wpisowe / zestawy zgłoszeniowe dla zawodników prywatnych
4.5. Szczegółowe informacje na temat opłat (łącznie z obowiązującymi podatkami)
4.6. Zwroty

5. Ubezpieczenie

6. Reklama i Identyfikacja

7. Opony

7.1. Opony do stosowania w czasie rajdu
Zaleca się umieszczenie poniższego tekstu dotyczącego stosowania opon.
Oprócz zgodności z Regulaminem Sportowym Rajdów Regionalnych 2024, dopuszczone do stosowania są następujące liczby i typy opon.

Typ samochodu	*Priorytet kierowcy*	*Maksymalna liczba opon*	*Opony dodatkowe do odcinka testowego*	*Razem na rajd*

7.2. Opony do zapoznania z trasą rajdu - jeśli konieczne
7.3. Przepisy krajowe lub specjalne wymagania (jeśli obowiązują)

8. Paliwo (jeśli obowiązuje)

8.1. Procedura zamawiania paliwa
8.2. Data zamknięcia dla zamówienia paliwa
8.3. Tankowanie

9. Zapoznanie z trasą rajdu
9.1. Procedura zgłoszenia
9.2. Szczególne ograniczenia i / lub krajowe ograniczenia prędkości na odcinkach specjalnych
9.3. Miejsce odbioru systemów kontroli prędkości

10. Odbiór administracyjny
10.1. Dokumenty do okazania:
- Licencja Zawodnika
- Licencja Kierowcy i Pilota
- Ważne prawa jazdy Kierowcy i Pilota
- Dowód osobisty lub paszport Kierowcy i Pilota
- Zezwolenie ASN na start dla wszystkich zawodników i/lub kierowców zagranicznych
- Wpisanie wszystkich informacji do zgłoszenia
- Dowód ubezpieczenia samochodu
- Dowód rejestracyjny samochodu

10.2. Harmonogram

11. Badania kontrolne 1, plombowanie i znakowanie
11.1. Miejsce i godzina BK 1
11.2. Fartuchy przeciwbłotne (Zał. J art. 252.7.7.)
11.3. Szyby/siatki (Zał. J art. 253.11)
11.4. Wyposażenia bezpieczeństwa kierowcy
11.5. Poziom hałasu
11.6. Specyficzne wymagania krajowe
11.7. Instalacja systemu śledzenia dla zapewnienie bezpieczeństwa

12. Inne procedury
12.1. Procedura ceremonii startu i kolejność
12.2. Procedura elektronicznego startu
12.3. Procedura mety (wyłącznie, gdy różni się od Regulaminów)
12.4. Dozwolony wcześniejszy wjazd
12.5. Odcinek super specjalny - procedura i kolejność startu (jeśli występuje)
12.6. Wszystkie specjalne procedury/działania, włącznie z działaniami promocyjnymi organizatora
12.7. Oficjalny czas stosowany w czasie rajdu

13. Identyfikacja Osób Oficjalnych

14. Nagrody

15. Końcowe badania kontrolne
15.1. Końcowe badania kontrolne - kto z członków zespołów ma w nich uczestniczyć, miejsce
15.2. Stawki depozytu za protest
15.3. Stawki depozytu przy odwołaniu

Załącznik 1 Harmonogram
Załącznik 2 Program zapoznania z trasą rajdu
Załącznik 3 Nazwiska i fotografie odpowiedzialnych za kontakt z zawodnikami (CRO) oraz ich plany pracy
Załącznik 4 Wzór i miejsce usytuowania reklamy dodatkowej
Załącznik 5 Wyciąg z Załącznika L dotyczący kombinezonów, kasków i innych regulacji w dziedzinie bezpieczeństwa
Załączniki 6,7 etc. Załączniki według uznania organizatora

2. KOMUNIKATY

Komunikaty zostały zdefiniowane w art. 2.2. niniejszego regulaminu.

Komunikaty mogą być wydawane przez:

- organizatorów, do rozpoczęcia odbioru administracyjnego za aprobatą FIA. Wyjątkowo, zmiany odnoszące się do trasy lub programu zapoznania z trasą rajdu, zatwierdzonych w momencie wydawania wizy, mogą być wniesione przez organizatora. Niemniej, powyższe zmiany muszą być zakomunikowane FIA,

lub

- ZSS podczas całego rajdu. Niemniej, komunikaty podające szczegóły zmian trasy mogą być wydawane przez Dyrektora zawodów, jednak, o takich modyfikacjach, należy powiadomić ZSS.

Komunikaty muszą być numerowane i opatrzone datą (data i godzina publikacji). Muszą być wyświetlone/wydrukowane na żółtym tle/papierze i wywieszone na oficjalnej(-ych) tablicy(-ach) ogłoszeń, jak również umieszczone na stronie internetowej zawodów.

Gdy jest to możliwe, zaleca się poinformowanie zawodników drogą elektroniczną o opublikowaniu komunikatu. W przypadku korzystania w czasie zawodów z Cyfrowej Tablicy Ogłoszeń, powiadomienie zawodników o publikacji komunikatu drogą elektroniczną jest obowiązkowe.

Niezależnie od sposobu publikacji zawodnicy (lub członkowie załogi) muszą potwierdzić odbiór każdego komunikatu, poprzez pokwitowanie chyba, że w czasie trwania rajdu byłoby to fizycznie niemożliwe.

Komunikat może być opublikowany wyłącznie po zatwierdzeniu przez FIA lub gdy jest wydany przez Zespół Sędziów Sportowych (jeśli ma to miejsce).

3. PRZEWODNIK RAJDOWY

Celem jest zgromadzenie wszystkich roboczych dokumentów w jednej publikacji przeznaczonej zarówno dla mediów, jak i osób oficjalnych, czy też zawodników. Przewodnik rajdowy może być publikowany jako dokument elektroniczny, co najmniej 3 tygodnie przed rozpoczęciem rajdu. **Wydrukowanie Przewodnika rajdowego jest nieobowiązkowe dla organizatora.**

ZAWARTOŚĆ			
Art	**Rubryki i podrubryki**	**RU***	**PR**
1.	**Wstęp / powitanie**		
	Powitanie przez główne osoby oficjalne, Przewodniczącego, itp.	-	X
	„Dokument ten nie ma wartości regulaminowej – ma wartość informacyjną”.	-	X
2.	**Dane kontaktowe**		
	a) Stałe dane kontaktowe organizatora	X	-
	Adresy korespondencyjny i stały, numery telefonu i faksu	X	-
	Adresy poczty elektronicznej i strony internetowej	X	-
	Główne osoby oficjalne	X	X
	b) Dane kontaktowe biura rajdu	X	X
	Adres, numery telefonu i faksu	X	X
	Godziny otwarcia biura rajdu	X	X
	c) Dane kontaktowe centrum prasowego	-	X
3.	**Program i terminy do przestrzegania**		
	a) Program przed tygodniem rajdowym	X	X
	b) Program w czasie trwania tygodnia rajdowego	X	X
4.	**Informacje dotyczące zgłoszeń**		
	Serie, do jakich zaliczany jest rajd	X	-
	Wpisowe	X	-
	Pakiety zgłoszeń dla zespołów niezarejestrowanych w FIA	X	-
5.	**Park(-i) serwisowy(-e) i oddalone strefy serwisowania (jeśli występują)**		
	Informacje dotyczące parku(-ów) serwisowego(-ych) etc.	-	X
	Udogodnienia dostępne w parku serwisowym	-	X
	Zawartość parku serwisowego - patrz lista na końcu Załącznika	-	X
6.	**Radio odbiorczo-nadawcze**		
	Dane kontaktowe osoby / urzędu zajmującego się tym zagadnieniem	-	X
7.	**Paliwo / Opony**		
	Informacje na temat wymagań/dostępności	X	X
8.	**Import pojazdów i części zamiennych**		
	Przepisy krajowe / formalności celne / agenci	-	X
9.	**Helikoptery**		
	Procedura zgłoszenia / informacje o firmach wynajmujących	-	X
10.	**„Hospitality”**		
	Dane kontaktowe osoby / firmy odpowiedzialnej za „hospitality”	-	X
11.	**Hotele / rezerwacja pokoi**		
	Lista hoteli	-	X
	Lista kontaktowa dotycząca rezerwacji	-	X
12.	**Zapoznanie z trasą rajdu**		
	System śledzenia GPS (wydawanie, odbiór)	X	X
13.	**Badania kontrolne 1 / plombowanie i znakowanie**		
	Data, miejsce i harmonogram (godziny indywidualne w komunikacie)	X	X
	Przygotowanie przed przedstawieniem samochodu do BK 1	-	X
	Punkty wydawania i odbioru systemu śledzenia	X	X
	Końcowe badania kontrolne	X	X
14.	**Odcinek testowy / Wolny trening i Kwalifikacje (jeżeli dotyczy)**		
	Informacje ogólne i harmonogram (miejsce, długość odcinka, odległość od parku serwisowego, etc.)	X	X
15.	**Procedura startu**		
	Program i instrukcje	X	X
16.	**Procedura mety**		
	Program i instrukcje	X	X
17.	**Program PR**		

	Pokazy rajdowe, etc.	-	X
18	**Media**		
	Kontakt przed rajdem	-	X
	Procedura akredytacji / kryteria i terminy	-	X
	Biuro akredytacyjne - adres i godziny otwarcia	-	X
	Biuro prasowe - adres i godziny otwarcia	-	X
	Konferencje prasowe - godzina i adres	X	X
	Namiary rzeczników prasowych zespołów	-	X
	Spodziewany udział mediów (TV & radio, godziny, kanały i częstotliwości)	-	X
19	**Służby medyczne i bezpieczeństwa**		
	Numery alarmowe	-	X
	Numery telefonu:	-	X
	- Szpitali zlokalizowanych w regionie	-	X
	- Policji	-	X
	- Pomocy drogowej - holowania	-	X
	- Aptek	-	X
20	**Lista użytecznych informacji i usług**		
	Klimat	-	X
	Strefa czasowa	-	X
	Firmy ochroniarskie	-	X

ZAŁĄCZNIKI Uwaga: Format załączników pozostawia się do uznania organizatora	**RU**	**PR**
Rubryki		
Harmonogramy		
Wszystkie **Etapy**	X	X
Trasa w porównaniu z poprzednimi latami	-	X
Program zapoznania z trasą rajdu	X	X
Mapy (format A4)		
Zarys map (każdego **Etapu**)	-	X
Mapy do każdego odcinka specjalnego i zapoznania z trasą rajdu	-	(opcjonalnie)
Mapa odcinka testowego (jeśli występuje)	-	X
Wolny trening i Kwalifikacje (jeśli występują)	-	X
Plany miast / miejscowości (zaznaczenie biura rajdu, parku serwisowego, szpitali, etc.)	-	X
Książki drogowe lub mapy regionu, miasta, diagramy wyjaśniające jak dojechać		
Od lotniska do biura rajdu	-	X
Od biura rajdu do parku serwisowego	-	X
Od parku serwisowego do odcinka testowego	-	X
Od odcinka testowego do parku serwisowego	-	X
Od biura rajdu do BK 1	-	X
Od parku serwisowego do BK 1	-	X
Od parku serwisowego do oddalonych/dodatkowych stref tankowania (jeśli są)	-	X
Od parku serwisowego do oddalonych stref serwisowania (jeśli są)	-	X
Od parku serwisowego do stref montażu opon (jeśli są)	-	X
Od biura rajdu do centrum prasowego (jeśli jest)	-	X
Rysunki i schematy		
Stref BK 1 i kontroli poziomu hałasu	-	X
Instalacji skrzynki bezpieczeństwa	-	X
Oddalonej strefy serwisowania (jeśli występuje)	-	X
Biura rajdu	-	X
Strefy startu	-	X
Strefy mety	-	X
Parku serwisowego	-	X

** Regulamin uzupełniający szczegółowo przedstawia Załącznik II-1*

Organizatorzy mogą rozważyć zastosowanie formularzy w następujących punktach:

- Rezerwacja pokoi hotelowych/zakwaterowania
- Zamówienie urządzeń w parkach serwisowych
- Akredytacja prasowa
- Zgłoszenia się do zapoznania z trasą rajdu

- Zamówienia dodatkowego sprzętu
- Zamówienia odbiornika-nadajnika radiowego (jeśli występują)
- Zamówienia odprawy celnej (jeśli ma miejsce)

Lista kontrolna organizacji Parku Serwisowego:

- PKC wjazdu i PKC wyjazdu (z numerami)
- Park zamknięty
- Strefa techniczna
- Strefa znakowania opon
- Strefa tankowania (jeśli nieoddalona)
- Wymagania ochrony środowiska
- Wjazd i wyjazd pojazdów serwisowych do/z parku serwisowego
- Miejsce dla służb ratunkowych: staży pożarnej, centrum medycznego, etc.
- Strefa parkowania dla pojazdów towarzyszących
- Strefa parkowania dla mediów i VIP
- Parking dla widzów
- Biuro rajdu / centrum informacyjne
- Toalety publiczne
- Zaopatrzenie w wodę
- Śmietnik(-i)
- Lądowisko dla helikopterów

4. OPIS TRASY (ITINERER) - PRZYKŁADY PREZENTACJI TRASY

4.1. WOLNY TRENING (FP) / ODCINEK KWALIFIKACYJNY (QS) (jeżeli występuje)

Harmonogram Wolnego Treningu przed Odcinkiem Kwalifikacyjnym musi być przeprowadzony maksymalnie w ciągu 2 godzin i musi być w programie rajdu.

Free practice / Qualifying							Tursday 20 June 2019
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due	
TCFP	**Start of Free Practice**					***08:00***	Qualifying
	FREE PRACTICE CLOSES AT 10:00						
TCQS						***10:30***	
RAQS	**Refuel for Qualifying Stage**						
QS	***Qualifying Stage***	***3.86***				***10:38***	
TCPF	Parc fermé **IN** (early check-in permitted)		6.50	10:36	00:18	***10:56***	
Start order selection at xxxx (give location)					**12:00**		

Shakedown							Thursday 20 June 2019
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due	
	(Anytown Pavilion)						Shakedown
	Shakedown Start		3.55	3.55		16:00	
SD	***Shakedown Stage***	***3.48***					
	(Anytown Pavilion)		6.50	9.98			
Totals		**3.48**	**10.05**	**13.53**			

4.2. ODCINEK SUPER SPECJALNY OTWIERAJĄCY RAJD

Start (Section 1)							Thursday 20 June 2019
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due	
0	**Start (Anytown Pavilion)**					**18:15**	Section 1
RA	Refuelling - All competitors						
1	Distance to next Refuelling	(2.06)	(24.98)	(27.04)			
1			10.49	10.49	00:25	18:40	
SS1	***SSS Trotting Track 1***	***2.06***				***19:00***	
1A	Parc fermé **IN**		14.49	16.55	00:30	19:30	
Overnight regroup							
Re-Start (Sections 2, 3, 4...)							**Friday 21 June 2019**
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due	
1B	Parc fermé **OUT** - Service **IN**					06:00	Section 2
	Service A - Anytown Pavilion	**(2.06)**	**(24.98)**	**(27.04)**	**00:15**		
1C	Service **OUT**					06:15	
RA	Refuelling - All competitors						
2	Distance to next Refuelling	(50.68)	(99.16)	(149.84)			

INSTRUKCJE

- Pola tekstowe odnoszące się do pobytów w parkach serwisowych i w oddalonej strefie serwisowania muszą być zaznaczone grubą czarną ramką i jeśli są drukowane w kolorach, tło musi być w odcieniu jasnoniebieskim.
- Pola odnoszące się do przegrupowań lub innych aktywności PKC muszą mieć cienką czarną ramkę, bez żadnego tła.
- Pola odnoszące się do stref tankowania muszą mieć cienką czarną ramkę na żółtym tle.

- Pola podające całkowite odległości do końca Etapu i końca rajdu muszą mieć cienką czarną ramkę na jasno szarym tle.
- Wszystkie pobyty w parkach serwisowych noszą litery A, B, C, itd.
- PKC 0 jest zawsze startem do części sportowej rajdu. „Niezależna" ceremonia startu nie jest uznawana jako PKC 0.
- Numery sekcji muszą być umieszczone na prawym marginesie.

4.3. TYPOWE SERWISOWANIE W CIĄGU DNIA

	SS10	***Vesuvius 1***	***22.80***				***11:40***
	10A	Regroup & Technical Zone **IN**		50.68	73.48	01:25	13:05
	10B	Regroup **OUT** - Service **IN**				00:15	13:20
		Service E (Football Stadium)	**(72.59)**	**(161.06)**	**(233.65)**	**00:30**	
	10C	Service **OUT**					13:50

Section 4

5

INSTRUKCJE
W podanym przykładzie, badania kontrolne są przeprowadzane w czasie PRZEGRUPOWANIA (art. 2.17). Gdy nie ma przegrupowania, powinna być ustanowiona 10-minutowa strefa techniczna przed wjazdem do parku serwisowania.

4.4. ODDALONE SERWISOWANIE I TANKOWANIE

Start (Sections 1, 2...) — **Friday 21 June 2019**

TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due
0	**Start - Skrunda**					**06:00**
RA	Refuelling - City					
1	Distance to next Refuelling		(136.00)	(136.00)		
RA	Remote Refuelling (FIA fuel)		[136.00]			
2	Distance to next Refuelling	(65.15)	(61.46)	(126.61)		
1			165.00	165.00	03:22	09:22
SS1	***Talsi 1***	***32.14***				***09:25***
2			3.17	35.31	00:38	
SS2	***Pampal 1***	***5.13***				***10:06***
3			5.79	10.92	00:15	
SS3	***Roja 1***	***27.88***				***10:24***
RA	Remote Refuelling (FIA fuel)		[23.50]			
3	Distance to next Refuelling	(0.00)	(57.03)	(57.03)		
3A	Regroup & Technical Zone **IN**		53.50	81.38	01:33	11:57
3B	Regroup & Technical Zone **OUT** - Service **IN**		0.03	0.03	00:10	12:07
	Remote Service A - Dundaga	**(65.15)**	**(227.49)**	**(292.64)**	**00:15**	
3C	Remote Service **OUT**					12:22
RA	Remote Refuelling (FIA fuel)		[27.00]			
4	Distance to next Refuelling	(65.15)	(61.46)	(126.61)		

Section 1

Section 2

INSTRUKCJE
- „RA2" oznacza obszar zarezerwowany tylko dla użytkowników paliwa FIA
- Patrz art. 61.1.2 dotyczący liczby stref tankowania dziennie
- Odnośnie procedury ustanawiania i postępowania w oddalonych strefach serwisowania patrz art. 60

4.5. TYPOWE FLEXI-SERWISOWANIE NA ZAKOŃCZENIE ETAPU

SS13	***Vesuvius 2***	***22.80***				***16:35***
13A	Parc Fermé & Technical Zone **IN**		50.68	73.48	01:25	18:00
13B	Parc Fermé **OUT** - Flexi Service **IN**				00:10 (min)	
	Flexi Service F (Football Stadium)	**(72.59)**	**(161.06)**	**(233.65)**	**00:45**	
13C	Flexi Service **OUT** - Parc Fermé **IN**					
	All cars must be returned to Parc Fermé no later than					21:00
	Saturday totals	**145.18**	**322.12**	**467.30**		

Section 5

INSTRUKCJE
Metoda do obliczenia okienka na flexi-serwisowanie, w którym wszystkie samochody muszą być wprowadzone do parku zamkniętego jest następująca:
Przewidywany czas ostatniego zawodnika na serwisowaniu WJAZD + maksymalne spóźnienie 30 min. + czas serwisowania 45 min + margines bezpieczeństwa 15 min.

4.6. TYPOWY KONIEC RAJDU

17B	Regroup **OUT**					11:45
18			14.12	14.12	00:17	12:02
SS18	***Roja 2 (Power Stage)***	***7.25***				***12:05***
18A	Technical Zone **IN**		65.13	81.38	01:15*	13:20
18B	Technical Zone **OUT** - Service **IN**				00:10	13:30
	Service J (Football Stadium)	**(79.97)**	**(188.53)**	**(268.50)**	**00:10**	
18C	Service **OUT** - Finish - Holding **IN**					13:40
	Podium					14:00
	Sunday totals	**79.97**	**188.53**	**268.50**		

Section 9

TOTALS OF THE RALLY				
	SS	**Liaison**	**Total**	**%****
Friday 19 October Sections 1, 2	136.21	292.98	429.19	31,70%
Saturday 20 October Sections 3, 4, 5	145.18	322.12	467.30	31,10%
Sunday 21 October Section 6	79.97	188.53	268.50	29,80%
Total - 18 SS	**361.36**	**803.63**	**1164.99**	**31,00%**

** pozwala na dodatkowy czas na odcinkach drogowych dla prezentacji TV na koniec Etapu.*
*** % = procent całkowitej długości OS-ów.*
Powyższa tabela powinna znajdować na ostatniej stronie harmonogramu.

5. KSIĄŻKA DROGOWA

5.1. WYMOGI OGÓLNE

- Książka drogowa musi być udostępniona zgodnie z Regulaminem Sportowym Rajdów Regionalnych FIA.

- Może być jedna książka drogowa na cały rajd lub oddzielna książka drogowa na każdy Etap. Jeśli różne książki drogowe są stosowane musi istnieć łatwy sposób ich odróżniania.

- Książka drogowa ma format A5 (w strefie NACAM: ustawowy format) i jest zbindowana po lewej stronie przy pomocy metalowej spirali lub innego solidnego elementu umożliwiającego odwracanie kart o 360°.

- Druk musi być obustronny, a wymagany jest papier o gramaturze 90 g lub większej.

- Druk musi być wykonany wyłącznie na białym papierze tzn. nie ma konieczności dokonywania rozróżnienia pomiędzy odcinkami specjalnymi i drogowymi. Rozróżnienie to otrzymywane jest poprzez użycie szarego tła w kolumnie "Kierunek" (ang. direction) (patrz przykład).

- Nagłówki muszą być w języku angielskim i/lub fakultatywnie w języku narodowym.

- Czas przeznaczony na każdą sekcję musi być wyrażony w godzinach i minutach.

- Na jednej stronie nie może być więcej niż 6 instrukcji (w przypadku 6 instrukcji na jednej stronie, nagłówek musi być mniejszy, tak jak na podanym przykładzie).

- Wszystkie strony książki drogowej muszą być ponumerowane w sposób umożliwiający sprawdzenie czy jest kompletna.

5.2. PIERWSZE STRONY

- Książka drogowa musi zawierać stronę opisującą **procedurę bezpieczeństwa** oraz:
  - Listę szpitali / ośrodków medycznych
  - Numery telefonów biura rajdu i służb ratunkowych.

- Strona objaśniająca używane symbole musi znajdować się na początku książki.

- Instrukcje do kalibracji metromierza muszą być włączone.

- Harmonogram w formacie „portretowym” i mapy (włącznie ze skalą i zaznaczonym kierunkiem „północ”) całego rajdu muszą znajdować się w każdej książce drogowej. Zaleca się, aby strona z harmonogramem danego Etapu znajdowała się obok mapy odpowiadającej Etapowi.

5.3. STRONY Z INSTRUKCJAMI

Gdy trasa rajdu powtarza się (tzn. 2 jednakowe sekcje I), zachęca się organizatorów do oszczędności poprzez wydrukowanie wspólnego zestawu instrukcji trasy. W tym przypadku, każdy nagłówek strony musi zawierać numery PKC, odcinków i sekcji. Jeżeli występuje jakakolwiek różnica między przejazdami nie może być wspólnego zestawu instrukcji trasy.

- Każda książka drogowa musi zawierać co najmniej jeden plan parku serwisowego. Nie jest konieczne umieszczanie planów kolejnych parków serwisowych jeżeli one się powtarzają. Niemniej, w przypadku zmiany rozmieszczenia PKC na kolejnym parku serwisowym wymagane jest umieszczenie całego jego planu w książce drogowej.

- Plany urządzenia punktów oddalonego serwisowania, stref montażu opon oraz oddalonego tankowania, muszą być dołączone (jeśli mają miejsce).

- Zaleca się włączenie instrukcji dotyczącej trasy dla odcinka testowego i/lub wolnego treningu / odcinka kwalifikacyjnego (jeżeli występuje) „powrót na start” pętli (jeśli ma miejsce) i odcinków drogowych od/do parku serwisowego.

- Nowa strona jest wymagana dla startu każdego odcinka drogowego lub odcinka specjalnego. Nowa strona od punktu Stop po odcinku specjalnym nie jest konieczna gdyż chodzi o kontynuację na tym samym odcinku drogowym (patrz przykład).

- Gdy częściowa odległość pomiędzy dwoma skrzyżowaniami jest mniejsza niż 200m, linia pozioma pomiędzy polami nie jest konieczna.

- Mapy każdego odcinka specjalnego muszą zawierać:
  - skalę
  - kierunek N (północ)
  - trasę zapoznania z trasą rajdu (wyłącznie w przypadku gdy nie ma oddzielnej książki drogowej dla zapoznania się z trasą)
  - trasę alternatywną
  - rozmieszczenie startu/mety i wszystkich punktów pojazdów ratowniczych.

- Współrzędne GPS startu i mety każdego OS oraz parków przegrupowań i serwisowych muszą być umieszczone. Współrzędne muszą być podane w stopniach, minutach i dziesiętnych minut, na przykład 139°36.379' (WGS84).

- Fotografie lub diagramy miejsc kontroli mogą być załączone.

- Numer OS musi być umieszczony na boku strony (patrz przykład) w celu ułatwienia jego lokalizacji. Gdy tekst jest drukowany obustronnie, numer musi być umieszczony na brzegu zewnętrznym tzn. po przeciwnym niż brzeg bindowany i powinien być widoczny z boku książki drogowej. Numer powinien być umieszczony wyłącznie na stronach odnoszących się do OS.

- Wszystkie punkty pośrednie pojazdów ratowniczych i ambulansów muszą być oznaczone odpowiednimi symbolami.

- Numery dróg muszą być włączone, jeśli je posiadają.

- Strzałki o różnej grubości muszą być użyte do wskazania dróg głównych/drugorzędnych, a nie do kierunku jazdy.

- Gruba linia pionowa pomiędzy kolumnami "Kierunek" (ang. "Direction") i "Informacja" (ang. "Information") musi być wypełniona na czarno, gdy nawierzchnia drogi jest szutrowa i pozostawiona na biało, gdy chodzi o asfalt lub nawierzchnie stabilizowaną.

- Odległość pomiędzy PKC i startem OS-u musi znajdować w polu informacja (patrz przykład).

5.4. OSTATNIE STRONY

- Drogi alternatywne mogą być włączone jako sekcja na końcu książki drogowej na papierze innego koloru.

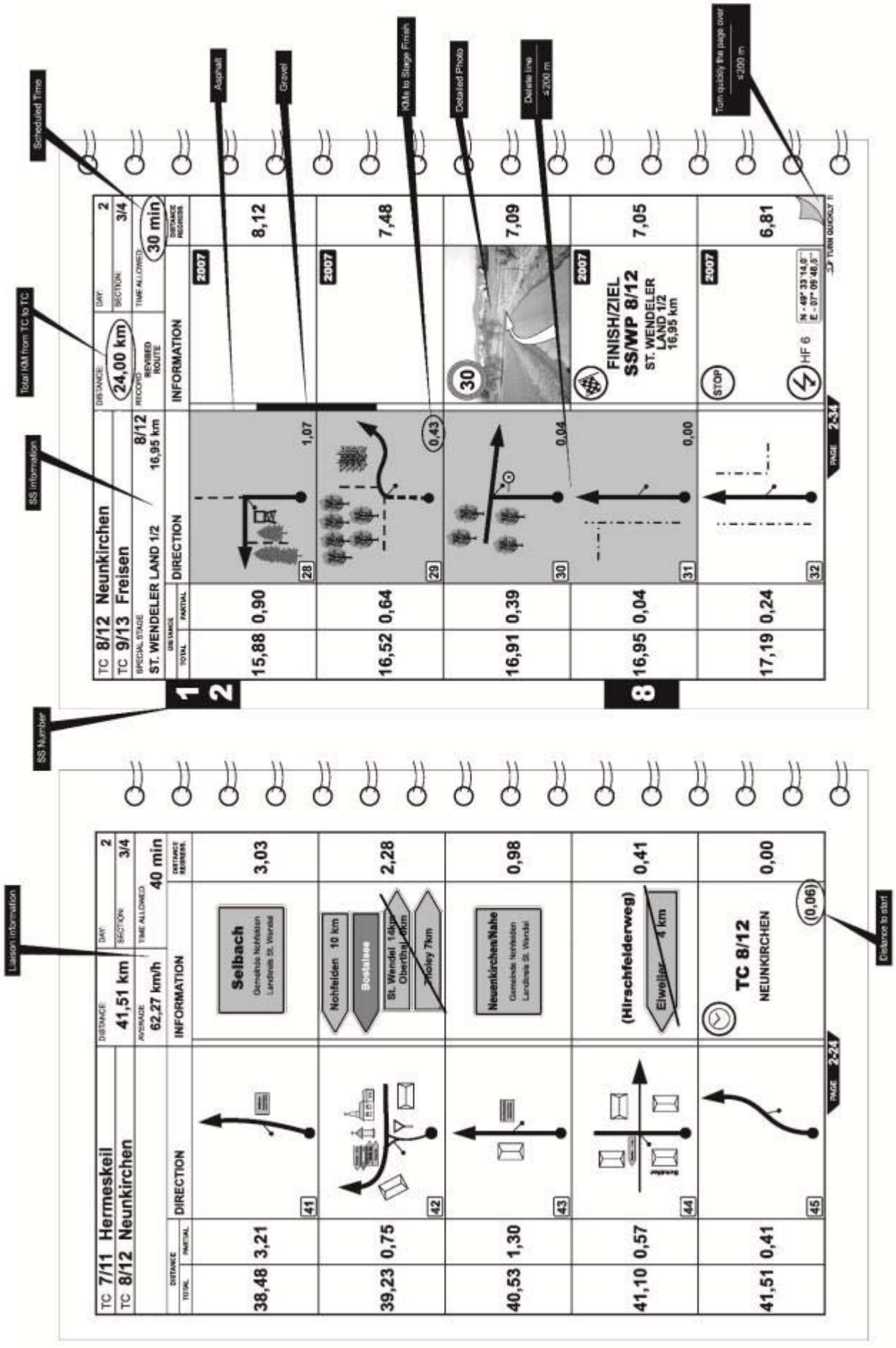
- Inne wymagania na końcu książki drogowej:
  - formularz wycofania się
  - formularz zapytania

5.5. ZMIANY

W przypadku zmiany w książce drogowej (np. poprzez komunikat) należy wskazać nie tylko zmienione pola, ale również wydrukować wraz z numerami ostatnie i pierwsze ważne pole. Zmienione strony muszą być wydane w formacie A5 do włączenia do książki drogowej.

5.6. INNE UŻYTECZNE INFORMACJE

- Zaleca się podanie danych metromierza na rysunkach długich skrzyżowań, takich jak ronda.
- Na odcinkach drogowych, należy podać na skrzyżowaniu kierunek jazdy, aby dojechać na/opuścić OS oraz poinformować o ruchu rajdowym z przeciwnego kierunku.
- Strona na wpisanie czasów zawodnika
- Podanie częściowej odległości do najbliższego skrzyżowania na dole każdej strony (w szczególności, gdy skrzyżowania następują szybko po sobie).
- Wymienienie miejsc dla helikoptera.


Scheduled Time
Asphalt
Gravel
KMs to Stage Finish
Detailed Photo
Delete line ≤200 m
Turn quickly the page over ≤200 m
Total KM from TC to TC
SS information
SS Number
Liaison information
Distance to start
TC 8/12 Neunkirchen
TC 9/13 Freisen
SPECIAL STAGE
ST. WENDELER LAND 1/2
8/12
16,95 km
DISTANCE
24,00 km
RECORD
REVISED ROUTE
DAY
2
SECTION
3/4
TIME ALLOWED
30 min
DIRECTION
INFORMATION
DISTANCE REGRESS.
TOTAL
PARTIAL
15,88 0,90
16,52 0,64
16,91 0,39
16,95 0,04
17,19 0,24
1,07
0,43
0,04
0,00
8,12
7,48
7,09
7,05
6,81
2007
FINISH/ZIEL
SS/WP 8/12
ST. WENDELER LAND 1/2
16,95 km
STOP
HF 6
N - 49° 33' 14,6"
E - 07° 09' 48,5"
TURN QUICKLY !!
PAGE 2-34
TC 7/11 Hermeskeil
TC 8/12 Neunkirchen
DISTANCE
41,51 km
AVERAGE
62,27 km/h
TIME ALLOWED
40 min
38,48 3,21
39,23 0,75
40,53 1,30
41,10 0,57
41,51 0,41
Selbach
Gemeinde Nohfelden
Landkreis St. Wendel
Nohfelden 10 km
Bostalsee
St. Wendel 14km
Oberthal 6km
Tholey 7km
Neuenkirchen/Nahe
(Hirschfelderweg)
Elweiler 4 km
TC 8/12
NEUNKIRCHEN
3,03
2,28
0,98
0,41
0,00
(0,06)
PAGE 2-24

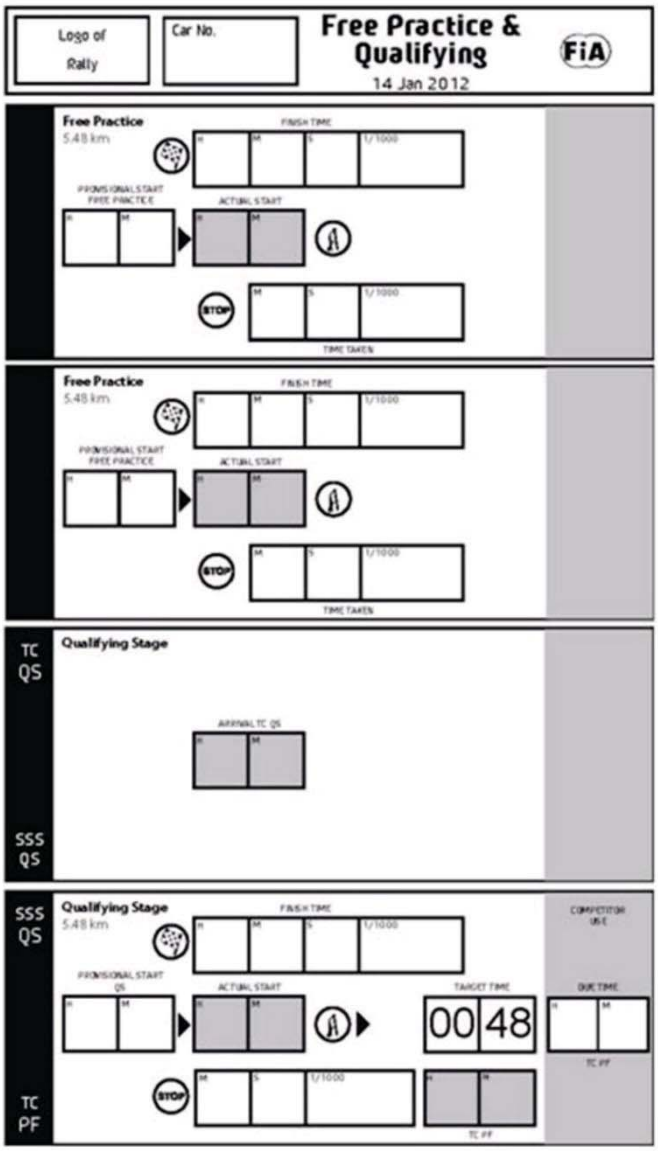
6. STANDARDOWA KARTA DROGOWA

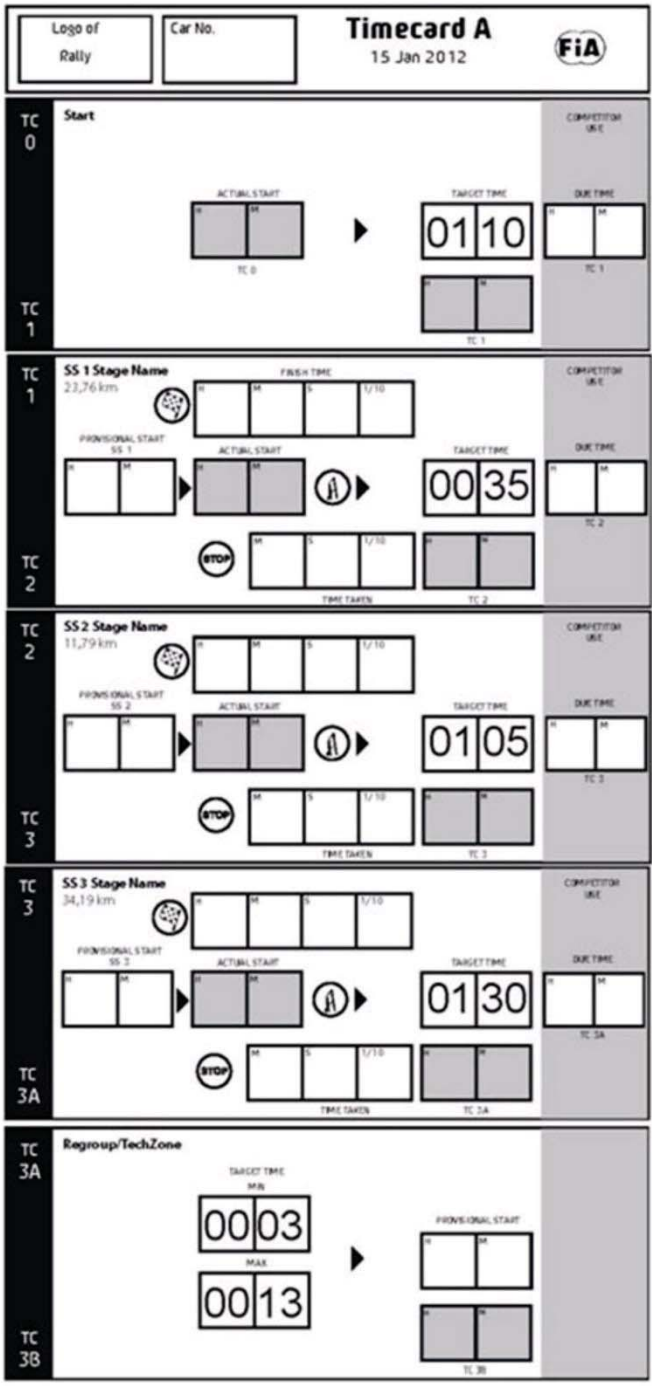
6.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

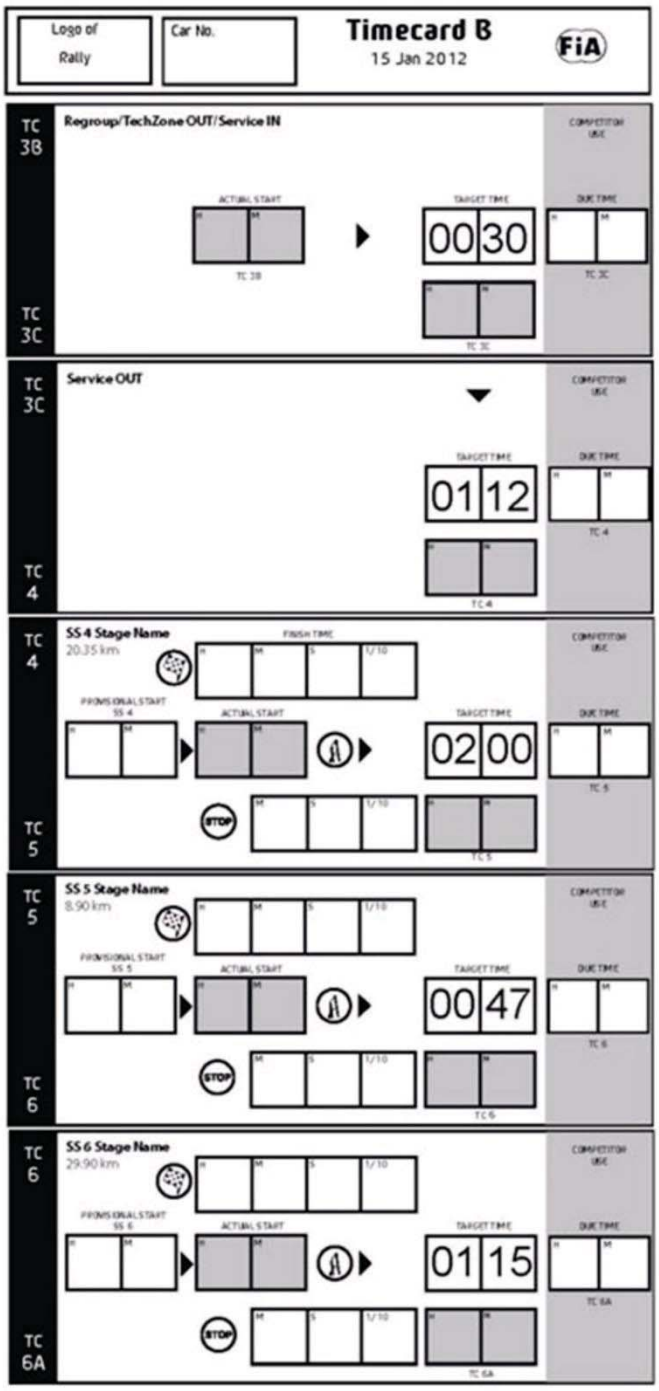
- Na odcinek kwalifikacyjny (jeżeli występuje) musi być wydana karta drogowa.
- Oddzielna karta drogowa musi być wydana co najmniej na każdą sekcję.
- Wyznaczone czasy na pokonanie odległości odcinka drogowego muszą znaleźć się w karcie drogowej.
- Czasy podawane są zawsze jak następuje: 00h01-24h00, liczą się wyłącznie minuty, który upłynęły.
- Karty drogowe muszą być wydawane i odbierane na końcu każdej sekcji. Wykorzystane karty drogowe są następnie pozostawione do dyspozycji zespołu, który kontroluje wyniki. W idealnym przypadku, nowa oddzielna karta drogowa powinna być użyta do 45-minutowego serwisowania na końcu Etapu (tak, jak w przykładzie dla „flexi-serwisowania B").
- Organizator może zaproponować FIA zastosowanie elektronicznej karty drogowej zamiast systemu pisemnego. Zastosowanie takiego systemu wymaga uzyskania wcześniejszej zgody FIA.

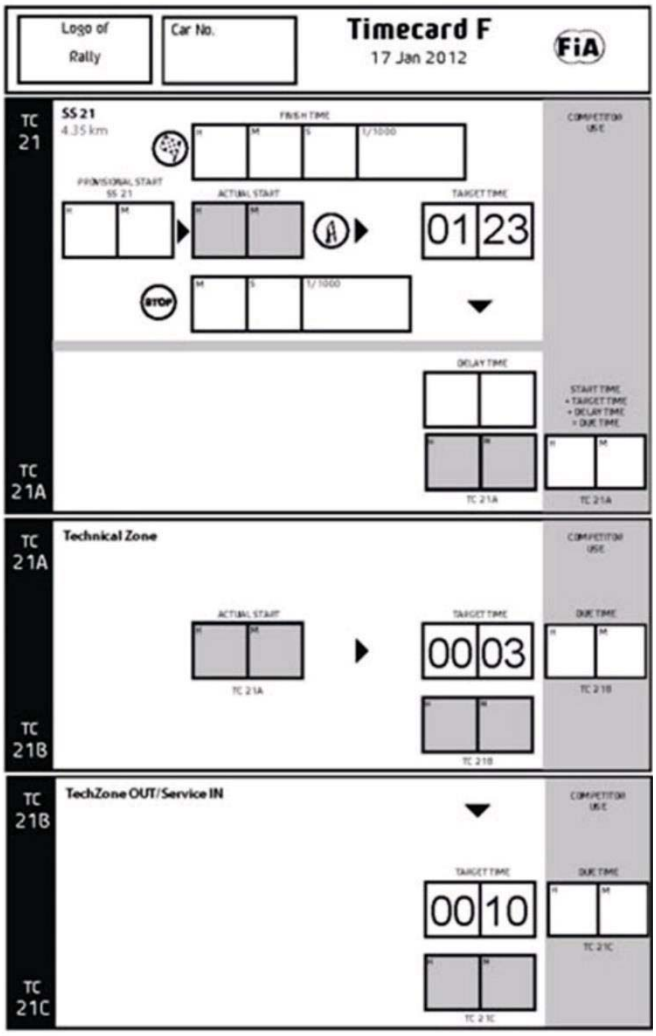
6.2. PREZENTACJA

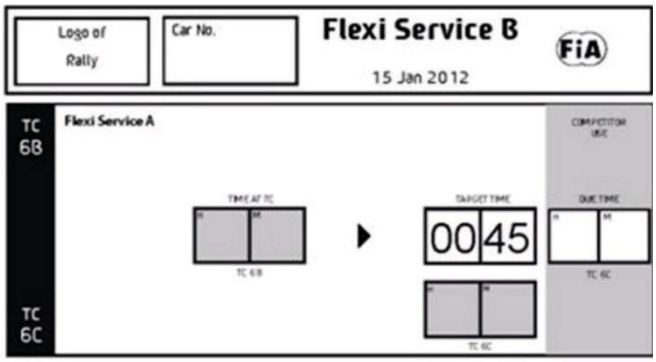
- Patrz przykład poniżej.
- Kolumna środkowa musi być wypełniona przez osoby oficjalne, a prawa kolumna przez zawodników.
- Fakultatywnie można umieścić numer poprzedniego samochodu. Jest to stosowane w niektórych rajdach w celu kontroli bezpieczeństwa. Jeżeli pole to jest stosowane należy je umieścić pod polem „prowizoryczny czas startu".
- Wymiary: 9,9 cm x 21 cm (można wydrukować 3 karty drogowe na kartce formatu A4) lub 11 cm x 18,5 cm.
- Wymiar pola: 1 cm.
- Karta drogowa musi być wykonana z kartonu o gramaturze 300 g/m^2 lub na papierze poliestrowym 270 µm (w razie złych warunków atmosferycznych). Należy zwrócić uwagę, że papier poliestrowy, mimo że odporny na wodę niełatwo się zgina. Inne rozwiązanie polega na wykonaniu karty drogowej z okładką – tzn. zgięty karton o wymiarach 22 x 18,5 cm z okładką do ochrony części zapisywanej.
- Gdy występują liczne PKC, druk obustronny lub prezentacja w dwóch kolumnach (składanych do wewnątrz) mogą być zastosowane.
- Kolor druku jest dowolny. Na przykład, organizator może wykorzystać kolor sponsora lub inny kolor na każdą sekcję lub po prostu szary lub czarny.

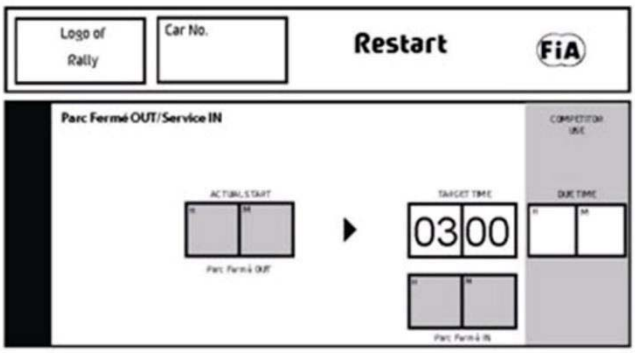

Logo of Rally
Car No.
Free Practice & Qualifying
14 Jan 2012
FIA
Free Practice
5.48 km
Free Practice
5.48 km
TC QS
Qualifying Stage
SSS QS
SSS QS
Qualifying Stage
5.48 km
00 48
TC PF


Logo of Rally
Car No.
Timecard A
15 Jan 2012
FIA
TC 0
Start
01 10
TC 1
TC 1
SS 1 Stage Name
23,76 km
00 35
TC 2
TC 2
SS 2 Stage Name
11,79 km
01 05
TC 3
TC 3
SS 3 Stage Name
34,19 km
01 30
TC 3A
TC 3A
Regroup/TechZone
00 03
00 13
TC 3B


Logo of Rally
Car No.
Timecard B
15 Jan 2012
FIA
TC 3B
Regroup/TechZone OUT/Service IN
TC 3C
TC 3C
Service OUT
TC 4
TC 4
SS 4 Stage Name
20.35 km
TC 5
TC 5
SS 5 Stage Name
8.90 km
TC 6
TC 6
SS 6 Stage Name
29.90 km
TC 6A


Logo of Rally
Car No.
Timecard F
17 Jan 2012
FIA
TC 21
SS 21
4.35 km
TC 21A
Technical Zone
TC 21B
TechZone OUT/Service IN
TC 21C


Logo of Rally
Car No.
Flexi Service B
15 Jan 2012
FIA
TC 6B
Flexi Service A
TC 6C


Logo of Rally
Car No.
Restart
FIA
Parc Fermé OUT/Service IN

7. STANDARDOWY FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY

RALLY / ASN LOGO *LOGO RALLYE / ASN*	NAME OF THE RALLY *NOM DU RALLYE*	FIA CHAMPIONSHIP LOGO *LOGO CHAMPIONNAT FIA*

INDIVIDUAL ENTRY FORM ***FORMULAIRE D'ENGAGEMENT INDIVIDUEL***

	COMPETITOR *CONCURRENT*	FIRST DRIVER *PREMIER PILOTE*	CO-DRIVER *COPILOTE*
Competitor name *Nom du concurrent*			
Surname *Nom de famille*			
First (given) name *Prénom*			
Date of birth *Date de naissance*			
Place of birth *Lieu de naissance*			
Nationality (as licence) *Nationalité (comme licence)*			
Postal address *Adresse postale*			
Passport number *Numéro de passeport*			
Address for correspondence (1, 2 or 3) *Adresse pour la correspondance (1, 2 ou 3)*	1.	2.	3.
Telephone nr. (bus.) *N° de téléphone (pro)*			
Telephone nr. (priv.) *N° de téléphone (perso)*			
Mobile phone nr. *N° de téléphone mobile*			
E-mail address *Adresse e-mail*			
Competition licence nr. *N° de licence compétition*			
Issuing ASN *ASN d'appartenance*			
Driving licence nr. *N° de permis de conduire*			
Country of issue *Pays de délivrance*			

DETAILS OF THE CAR ***DETAILS DE LA VOITURE***

Make *Marque*		Registration nr. *N° d'immatriculation*	
Model *Modèle*		Capacity *Cylindrée*	
Year of manufacture *Millésime*		Chassis nr. *N° de châssis*	
Group/Class *Groupe / Classe*		Engine nr. *N° de moteur*	
Homologation nr. *N° d'homologation*		Predominant color *Couleur principale*	
Country of registration *Pays d'immatriculation*		Tech. Passport nr. *N° de passeport technique*	

TYPE OF ENTRY ***TYPE D'ENGAGEMENT***

Trade/Legal etc. *Commercial / Légal etc.*	
Private/Amateur *Privé / Amateur*	
Organisers' optional advertising accepted *Publicité facultative des organisateurs acceptée*	Yes / No *Oui / Non*

ENTRY FEES ***DROITS D'ENGAGEMENT***

(For this entry form to be valid, it must be accompanied by the appropriate entry fees, a banker's draft or details of a bank transfer, etc.)
(Pour que ce formulaire d'engagement soit valide, il doit être accompagné des droits d'engagement appropriés, d'une traite bancaire, de détails concernant un transfert bancaire, etc.)

	PRIVATE/AMATEUR *PRIVE / AMATEUR*	OTHERS *AUTRES*	CLOSING DATE *DATE DE CLOTURE*
Reduced rate *Tarif réduit*	€ 000.00	€ 000.00	30.09.2019 10:00am
Normal rate *Tarif normal*	€ 000.00	€ 000.00	15.10.2019 05:00pm

SEEDING I NFORMATION (to be completed by competitor)
INFORMATION SUR LES PILOTES PRIORITAIRES (à compléter par le concurrent)

Driver name *Nom du pilote*		Car *Voiture*		Class *Classe*	

Current FIA priority *Actuelle priorité FIA*	Yes / No *Oui / Non*	Previous FIA priority *Ancienne priorité FIA*	Year(s): *Année(s) :*
Current national seeded *Actuel priorité nationale*	Yes / No *Oui / Non*	Previous national seeded *Ancienne priorité nationale*	Year(s): *Année(s) :*
Title and year of any Championship won *Titre et année de tout championnat remporté*			

	Year *Année*	Event *Epreuve*	Car *Voiture*	Group *Groupe*	O/A position *Clt. général*	Class position *Clt. de classe*	Finishers *Classés*
INTERNATIONAL							
NATIONAL							
OTHER *AUTRE*							

DECLARATION DE DECHARGE DE RESPONSABILITE

(Texte variant en fonction des lois et règlements nationaux en vigueur)

DECLARATION OF INDEMNITY

(Text variable depending on national laws and regulations in force)

RECONNAISSANCE ET ACCORD

Par ma signature, je déclare que toutes les informations contenues sur ce bulletin d'engagement sont correctes. En outre, je reconnais et approuve intégralement les termes et conditions de la décharge ci-dessus et j'accepte tous les termes et conditions liés à ma participation à ce rallye.
(Libellé variant en fonction des lois et règlements nationaux en vigueur)

ACKNOWLEDGEMENT AND AGREEMENT

By my signature, I declare that all the information contained on the entry form is correct and that I acknowledge and agree in full to the terms and conditions of the above indemnity and that I accept all the terms and conditions relating to my participation in this rally.
(Wording variable depending on national laws and regulations in force)

ASN stamp* *Timbre de l'ASN**	Signature of competitor *Signature du concurrent*	Signature of driver *Signature du pilote*	Signature of co-driver *Signature du copilote*

** Ou une lettre de l'ASN du concurrent autorisant et approuvant l'engagement*

**Or letter from the entrant's ASN authorising and approving the entry*

Date : _____

8. LISTY ZGŁOSZEŃ

8.1. PROJEKT LISTY ZGŁOSZEŃ PRZEZNACZONEJ DLA MISTRZOSTW EUROPY

Po upłynięciu terminu zgłoszeń określonego w regulaminie uzupełniającym zawodów, organizator powinien przesłać do FIA **Projekt Listy Zgłoszeń**, ułożony wg priorytetu FIA w kolejności numerycznej, w celu sprawdzenia, przed publikacją na stronie internetowej organizatora. FIA powinna odpisać z komentarzami. Lista zgłoszeń może zostać opublikowana po zatwierdzeniu przez FIA.

1) **Projekt Listy Zgłoszeń** może być opublikowany na stronie zawodów z adnotacją „Do zatwierdzenia przez FIA". Lista ta powinna być ułożona w porządku numerycznym wg grup priorytetowych.

2) **Projekt Listy Zgłoszeń** zostanie przesłany do FIA w celu sprawdzenia.

3) W przeciągu trzech dni FIA prześle uwagi do organizatora i dostarczy zatwierdzoną listę Kierowców Priorytetowych ERC.

8.2. LISTA ZGŁOSZEŃ

Lista Zgłoszeń powinna zawierać:

- numery przyznane zawodnikom
- pełną nazwę zawodnika, jaka widnieje na licencji zawodnika (nie narodowość)
- nazwiska Kierowcy/Pilota i ich narodowość (zgodnie z posiadanymi licencjami)
- marka i model zgłoszonego samochodu
- klasę i grupę zgłoszonego samochodu
- numer homologacji zgłoszonego samochodu
- numer paszportu technicznego FIA (dla samochodów Rally2 oraz RGT w ERC i MERC)
- status kierowcy priorytetowego FIA/mistrzostw. Kolejność niepriorytetowych kierowców pozostawia się do decyzji organizatora.

8.3. ZMIENIONA LISTA ZGŁOSZEŃ

„ZMIENIONA LISTA ZGŁOSZEŃ" musi zostać opublikowana wraz z datą i godziną jej publikacji, jeżeli pierwotna Lista Zgłoszeń zostanie zmieniona po Odbiorze Administracyjnym i/lub przedrajdowym Badaniu Kontrolnym.

9. LISTY STARTOWE I WYNIKI RAJDU

Listy startowe i wyniki mogą być wywieszane wcześniej niż podano w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie, jednakże czasy podane na listach muszą ZAWSZE BYĆ takie jak podano w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie. Jeżeli opublikowanie listy przewidziane na daną godzinę jest opóźnione z jakichkolwiek powodów, Dyrektor zawodów publikuje informację o nowej przewidywanej godzinie wywieszania.

9.1. WOLNY TRENING / ODCINEK KWALIFIKACYJNY (JEŻELI WYSTĘPUJĄ)

a) Lista startowa do Odcinka Kwalifikacyjnego
- Musi być sporządzona po OA i BK 1.
- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów, po zatwierdzeniu przez ZSS i opublikowana o czasie wskazanym w regulaminie uzupełniającym.
- Musi podawać wjazdowy czas startu na PKC (lub co najmniej odstępy między samochodami) odpowiednich zawodników.
- Przypis oznacza „pod warunkiem ponownego badania kontrolnego".

b) Klasyfikacja prowizoryczna Odcinka Kwalifikacyjnego
- Musi obejmować wszystkich zawodników, którzy ukończyli odcinek kwalifikacyjny.
- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów, po zatwierdzeniu przez ZSS i opublikowana o czasie wskazanym w regulaminie uzupełniającym.

c) Klasyfikacja końcowa Odcinka Kwalifikacyjnego
- Musi zostać zatwierdzona i podpisana przez ZSS oraz opublikowana po upływie czasu przeznaczonego na protesty.

9.2. CEREMONIA STARTU I ETAP 1 / SEKCJA 1

Lista startowa do Ceremonii Startu
- Musi być sporządzona po OA i BK 1.
- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów po zatwierdzeniu przez ZSS i opublikowana o czasie zawartym w regulaminie uzupełniającym.
- Musi podawać czas startu (lub co najmniej odstępy między samochodami) wszystkich zawodników.

lub

Lista startowa Etapu 1 - Sekcji 1 (OSS)
- Musi być sporządzona po OA i BK 1 lub po wyborze pozycji startowej w wyniku kwalifikacji (jeżeli występuje).
- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów po zatwierdzeniu przez ZSS i opublikowana o czasie zawartym w regulaminie uzupełniającym.
- Musi podawać czas startu wszystkich zawodników, który może być czasem startu pary zawodników.
- Przypis oznacza „pod warunkiem ponownego badania kontrolnego samochodu(-ów) nr …"

i/lub

Lista startowa Etapu 1 (bez OSS**) lub Lista startowa Etapu 1 - Sekcji 2**
- Musi być sporządzona po OA i BK 1.
- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów po zatwierdzeniu przez ZSS i opublikowana o czasie zawartym w regulaminie uzupełniającym.
- Musi podawać czas startu wszystkich zawodników.
- Przypis oznacza „pod warunkiem ponownego badania kontrolnego samochodu(-ów) nr …"

9.3. KAŻDY ETAP RAJDU (Z WYJĄTKIEM OSTATNIEGO ETAPU)

a) Klasyfikacja nieoficjalna po ostatnim odcinku specjalnym **(**bez OSS**)**
- Musi być przedstawiona podczas posiedzenia ZSS. Bez podpisu ZSS.

b) Lista startowa do kolejnego Etapu
- Musi być zaproponowana przez Dyrektora zawodów. ZSS może zmienić pozycje startowe.

- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów i opublikowana o czasie zawartym w regulaminie uzupełniającym.
- Musi zawierać wszystkie załogi, które nie ukończyły etapu, ale nie zadeklarowały ostatecznego wycofania się.
- Przypis oznacza „pod warunkiem ponownego badania kontrolnego dla wszystkich samochodów, które nie ukończyły etapu, a startują ponownie zgodnie z art. 55".

c) Częściowa Klasyfikacja Nieoficjalna po zakończeniu Etapu „x"

- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów i opublikowana z podaniem rzeczywistej godziny publikacji.
- Musi być opublikowana, gdy wszystkie kary będą znane i wszystkie oczekiwane samochody znajdą się w nocnym parku zamkniętym.

9.4. OSTATNI ETAP RAJDU

d) Klasyfikacja Prowizoryczna

- Musi zawierać wszystkich zawodników, którzy ukończyli rajd.
- Musi być podpisana przez Dyrektora zawodów po zatwierdzeniu przez ZSS i opublikowana o czasie zawartym w regulaminie uzupełniającym.
  - „Z zastrzeżeniem wyniku końcowych badań kontrolnych" (dla całej klasyfikacji).
  - „Z zastrzeżeniem wyniku rutynowej analizy paliwa następujących samochodów: ..." (jeżeli wyniki analizy paliwa nie są dostępne w czasie zawodów).
  - „Z zastrzeżeniem wyniku innych badań kontrolnych wykonanych przez FIA w samochodzie nr …"
  - „Z zastrzeżeniem decyzji ZSS dotyczącej samochodu nr ...".
  - „Z zastrzeżeniem wyniku kompletnego badania silnika samochodu nr...".

e) Klasyfikacja Końcowa

Zawierająca wszystkich zawodników, którzy wystartowali w rajdzie:

- wszystkich zawodników, którzy ukończyli rajd,
- wszystkich zawodników, którzy wycofali się z dopiskiem "wycofanie"
- wszystkich zawodników usuniętych z klasyfikacji przez Dyrektora zawodów z dopiskiem „nieklasyfikowany",
- wszystkich zdyskwalifikowanych z dopiskiem "dyskwalifikacja".

- Jest zatwierdzana oraz podpisywana przez ZSS i opublikowana po upływie czasu na protesty oraz po zakończeniu końcowych badań kontrolnych i ewentualnych decyzji stewardów wydanych po opublikowaniu klasyfikacji prowizorycznej (Uwaga: należy wziąć pod uwagę 60-minutowy limit czasu, w którym można złożyć zapowiedź odwołania).

Należy dodać następujące przypisy (jeśli mają zastosowanie):

- „Z zastrzeżeniem wyniku rutynowej analizy paliwa następujących samochodów: ..." (jeżeli wyniki analizy paliwa nie są dostępne w czasie zawodów).
- „Z zastrzeżeniem wyniku dodatkowych badań kontrolnych wykonanych przez FIA w samochodzie nr…".
- „Z zastrzeżeniem wyniku odwołania złożonego przez zawodnika samochodu nr …"
- „Z zastrzeżeniem wyniku kompletnego badania silnika samochodu nr...".

10. PRZEWODNIK BEZPIECZEŃSTWA DLA MEDIÓW

Wymaga się sporządzenia przewodnika bezpieczeństwa dla mediów. Zalecana minimalna zawartość dokumentu podana jest poniżej. Przewodnik Bezpieczeństwa dla Mediów powinien być dystrybuowany dla przedstawicieli mediów przed rozpoczęciem rajdu.

W celu odpowiedniego przygotowania tego przewodnika, organizator powinien:

1) Kierownik biura prasowego zawodów i Asystent Dyrektora zawodów ds. bezpieczeństwa powinni zaprosić doświadczonego fotografa i/lub operatora kamery mających doświadczenie w sporcie motorowym do wspólnego przejazdu OS po ich zatwierdzeniu.

2) Mają oni za zadanie wybrać bezpieczne strefy („strefy foto") dla fotoreporterów i ekip telewizyjnych. Jeżeli jest to możliwe, należy zaplanować miejsca do parkowania dla Mediów jak najbliżej wyznaczonych stref media, jak również na mecie stop OS. W przypadku, braku takiego miejsca i/lub gdy miejsce to jest niebezpieczne, musi być to wyraźnie zaznaczone w Przewodniku Bezpieczeństwa dla Mediów.

3) Strefy te muszą być szczegółowo opisane i uwidocznione na zdjęciach w w/w przewodniku. Każde z tych miejsc powinno być przedstawione za pomocą diagramu i zawierać co najmniej:

- Numer OS oraz jego długość
- Czas zamknięcia trasy OS dla przedstawicieli mediów
- Czas startu do OS dla pierwszej załogi
- Odniesienie do książki drogowej i do GPS
- Strefy określone jako strefy foto
- Strefy dla publiczności
- Oznaczone parkingi dla mediów
- Drogi dojazdowe
- Odległość strefy foto na trasie OS od startu i mety OS
- Otaśmowane bezpieczeństwa

4) Wszystkie zaproponowane schematy stref muszą być zatwierdzone przez Asystenta Dyrektora ds. bezpieczeństwa.

5) Zatwierdzone diagramy stref stanowić będą jedną część Przewodnika Bezpieczeństwa dla Mediów.

6) Przewodnik powinien również zawierać:

- Pisemne instrukcje, określające gdzie akredytowani przedstawiciele mediów, mają dostęp oraz ich uprawnienia i obowiązki. Opis ten powinien być przygotowany w języku angielskim i lokalnym.
- Przykład:
  - Instrukcje te powinny zezwalać na przemieszczanie się i stanie bezpośrednio przed taśmą wskazującą strefę dla publiczności, w celu przejścia z jednej do drugiej strefy i/lub poruszać się po trasie OS podczas przerwy pomiędzy przejazdami samochodów rajdowych, zawsze zgodnie z zaleceniami sędziów zabezpieczenia. Dodatkowo, akredytowani przedstawiciele mediów będą mogły opuścić OS w przerwie między przejazdami poszczególnych OS-ów zgodnie z kierunkiem trasy rajdu. Będzie to możliwe tylko wtedy kiedy będzie to opisane w Przewodniku Bezpieczeństwa dla Mediów i tylko w przypadku zgody kierownika OS na otwarcie drogi po pierwszym przejeździe samochodów rajdowych.
  - Wyznaczone strefy dla mediów są tylko dostępne dla akredytowanych mediów, muszą być odpowiednio otaśmowane i oznaczone oraz z ograniczonym dostępem. Do wyznaczonych stref dla mediów muszą być wyznaczeni specjalnie dedykowani sędziowie, którzy muszą być szczególnie zapoznani z potrzebami mediów, znać prawa i obowiązki mediów oraz być rozpoznawalni w strefach media.
  - Miejsca w których stoją sędziowie lub policja uznawane są za miejsca bezpieczne; media mogą również tam przebywać wraz z osobami oficjalnymi odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo.
- Mapy wszystkich OS z wyszczególnieniem: zamkniętych dróg dojazdowych, ulic, wyznaczonych stref foto, parkingów dla posiadaczy przepustek.
- Przykłady wszystkich autoryzowanych przepustek, kamizelki (stałe i na konkretny rajd), oraz wzory przepustek na samochody dla akredytowanych mediów.
- Identyfikacja i obsługa mediów (Bezpieczeństwo Mediów i Identyfikacja) jakie zawarte są w określonych załącznikach.

Organizatorzy powinni uwzględnić różny poziom przygotowania każdej wyznaczonej strefy dla mediów pod względem zdjęć, lokalnych warunków oraz przewidywaną ilość akredytowanych mediów które będą obecne.
Delegat FIA ds. Mediów pozostaje do dyspozycji organizatorów w kwestii pomocy w przygotowaniu Przewodnika Bezpieczeństwa Media, który powinien zostać rozprowadzony wśród wszystkich akredytowanych przedstawicieli mediów, kierowników OS oraz sędziów zabezpieczenia i ochrony.

ZAŁĄCZNIK NR III – BEZPIECZEŃSTWO

Zalecenia dotyczące nadzoru nad służbami drogowymi i ratunkowymi są opisane w **art. 5 załącznika H do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego**. Zalecenia te powinny służyć jako przewodnik dla organizatorów rajdów i muszą być przestrzegane.

Ponadto zdecydowanie zaleca się, aby wszyscy organizatorzy zawodów przestrzegali najnowszej wersji **Wytycznych FIA dotyczących bezpieczeństwa w rajdach (FIA Rally Safety Guidelines)**. Każdy organizator ma prawo wprowadzić dodatkowe elementy w celu poprawy bezpieczeństwa publiczności i załóg.

Dostępny jest również przewodnik dotyczący organizacji prywatnych testów i roli Delegatów Bezpieczeństwa ASN.

Najnowsze wersje tych dokumentów są dostępne pod adresem **www.fia.com/rally-safety**.

ZAŁĄCZNIK NR IV – CEREMONIA METY

1. WYMAGANIA

1.1. Ceremonia mety musi zostać zorganizowana w ciągu 1 godziny od wjazdu pierwszego samochodu do końcowego parku serwisowego
1.2. Organizator musi przygotować strefę oczekiwania przed metą aby umożliwić przejazd załóg przez rampę we właściwej kolejności. Media oraz osoby personelu posiadające stosowne identyfikatory muszą mieć prawo wstępu do tej strefy.
1.3. Organizator powinien wyznaczyć osobę oficjalną (Mistrza Ceremonii) odpowiedzialną za ceremonię mety.
1.4. Rampa mety musi być wyposażona w łuk (górny wspornik) na którym będzie dobrze widoczna nazwa oraz logo rajdu, logo Mistrzostw oraz logo FIA. Miejsce zarezerwowane dla fotografów oraz dla ekip telewizyjnych, najlepiej na podwyższeniu musi być umiejscowione na wprost rampy. Droga prowadząca do rampy oraz wyjazd z niej musi być wytyczony przy użyciu metalowych płotków aby uniemożliwić ogólny dostęp.
1.5. Konstrukcja łuku (górnego wspornika rampy) nie może przeszkadzać w otwieraniu drzwi samochodu lub wysiadaniu członków załogi z pojazdu, który jest prawidłowo ustawiony i skierowany do zjazdu z rampy.
1.6. Z tyłu lub z boku ustawionego podium muszą znajdować się maszty na flagi na których muszą powiewać, od lewej do prawej strony gdy patrzy się na nie z miejsca dla fotografów: flaga ASN (opcjonalnie), flaga narodowa gospodarza zawodów, flaga FIA (wszystkie umieszczone na stałe) oraz flagi narodowe trzech pierwszych kierowców klasyfikacji generalnej. Dodatkowe flagi narodowe pozostałych zawodników mogą być wywieszone wg uznania organizatora (umieszczone na stałe).
1.7. Organizator musi zapewnić podium w „stylu olimpijskim", które zostanie wykorzystane przez trzecią, drugą oraz wygrywającą załogę wyłącznie w klasyfikacji generalnej, ustawione tak aby umożliwić fotografom/ ekipom telewizyjnym wykonywanie zdjęć i materiału video z miejsca dla nich przeznaczonego.
1.8. Rekomendowane jest aby wręczyć jedną nagrodę (puchar lub trofeum) na osobę, po jednej dla każdego członka załogi i jedną dla reprezentanta wygrywającego zawodnika. Organizator zobowiązany jest zapewnić, żeby osoby wręczające nagrody mogły podchodzić z boku podium, a następnie mogły szybko odchodzić.
1.9. Nagrody może wręczać nie więcej niż sześć osób.
1.10. Musi być wyznaczone przylegające miejsce parkingowe (lub końcowy Park Zamknięty) dla trzech samochodów najwyżej sklasyfikowanych w klasyfikacji generalnej oraz osłonięte miejsce oczekiwania dla załóg, na wypadek złej pogody.
1.11. Zespoły uczestniczące w ceremonii mety a jednocześnie zobowiązane do przedstawienia swoich samochodów do końcowego Badania Kontrolnego muszą posiadać przedstawiciela mogącego zabrać ich samochód do Parku Zamkniętego lub na końcowe Badanie Kontrolne.
1.12. Obowiązkiem organizatora jest poinformowanie zawodników o procedurze ceremonii mety.

2. PROCEDURA (POD NADZOREM MISTRZA CEREMONII)

Optymalny przebieg ceremonii jest opisany poniżej jednak dopuszcza się odstępstwa wdrożone w celu zapewnienia, że ceremonia mety będzie miała miejsce tak szybko jak to możliwe po przyjeździe do końcowego serwisu:

- Przejazd zajmujących miejsca od 10-go do 1-go
- Otwarcie szampana przez zwycięską załogę na rampie
- Zespół przyłącza się do zwycięskiej załogi, jeśli to wymagane
- Trzy najwyżej sklasyfikowane w klasyfikacji generalnej załogi są zaproszone na podium w „stylu olimpijskim", zaproszony jest również reprezentant wygrywającego zawodnika
- Trofea są wręczane trzem załogom oraz reprezentantowi wygrywającego zawodnika
- Hymn i flagi, otwarcie szampana przez trzy załogi i transport na konferencję prasową (jeśli ma miejsce)
- Trofea są wręczane zwycięskiej załodze w klasyfikacji Juniorów oraz w innych uzupełniających klasyfikacjach Mistrzostw.
- Pozostali zawodnicy

2.1. Zachęca się organizatora aby przygotował przed ceremonią mety dodatkowe atrakcje (rozrywkę) oraz posiadał system nagłośnienia dla publiczności.
2.2. Ze strefy oczekiwania przed metą (ogrodzonej, z kontrolowanym dostępem jedynie dla mediów oraz osób personelu posiadających stosowne identyfikatory) musi być następująca kolejność wjazdu:
2.3. Załogi zajmujące w klasyfikacji generalnej miejsca od 10-go do 4-go wjeżdżają kolejno na rampę, otwierają drzwi, wychodzą, otrzymują ewentualnie nagrody, a następnie jadą bezpośrednio do Parku Zamkniętego lub na końcowe Badanie Kontrolne.
2.4. Trzecia załoga w klasyfikacji generalnej wjeżdża na rampę, zatrzymuje samochód skierowany do wyjazdu z rampy. Załoga wychodzi i staje po obu stronach samochodu przy otwartych drzwiach a kierowca udziela wywiadu. Następnie załoga zjeżdża z rampy na miejsce wyznaczone do zaparkowania samochodu lub do Parku Zamkniętego

(jeśli jest w pobliżu) gdzie reprezentant zespołu przejmuje opiekę nad samochodem. Załoga wraca na piechotę do miejsca oczekiwania (na ceremonię podium).

2.5. Drugi w klasyfikacji generalnej – taka sama procedura jak dla trzeciego w klasyfikacji generalnej.

2.6. Zwycięska załoga wjeżdża na rampę, zatrzymuje samochód skierowany do wyjazdu z rampy. Załoga wysiada, zamyka drzwi i udziela wywiadu osobie oficjalnej. Następnie załoga wchodzi na maskę samochodu gdzie otrzymuje dwie, wstępnie otwarte butelki szampana, otwierają je i polewają się szampanem. Do załogi może dołączyć personel zespołu, jeśli zostało to wcześniej uzgodnione. Personel zespołu odchodzi, a samochód zostaje na rampie do końca ceremonii mety.

2.7. Jeśli nie było ustawione wcześniej, podium jest ustawiane na poziomie ziemi przed rampą i wygrywającym samochodem.

2.8. Załogi sklasyfikowane na drugim i trzecim miejscu zostają poproszone o przejście z miejsca oczekiwania i stanięcie za właściwym stopniem podium.

2.9. Dygnitarze (politycy) i/lub sponsorzy (nie więcej niż 6 osób) zostają zaproszeni do wręczania nagród.

2.10. Załogi zostają zaproszone do wejścia na swoje stopnie podium w kolejności – trzeci, drugi, zwycięzca. Zaczynając od załogi z trzeciego miejsca wręczający indywidualnie przekazują nagrody dla kolejnych załóg, kończąc na zwycięzcach. Wręczający od razu odchodzą aby nie zasłaniać widoku fotografom oraz ekipom telewizyjnym.

2.11. Po tym jak każda z załóg otrzyma swoje nagrody, reprezentant wygrywającego zawodnika jest zapraszany aby przyłączył się do ceremonii. Zostaje mu wręczone trofeum gdy stoi przed zwycięską załogą, następnie reprezentant przechodzi na bok podium.

2.12. Zostaje odegrany hymn wygrywającego kierowcy (zgodnie z narodowością z licencji zawodnika). Podczas odgrywania hymnu zwycięskiego kierowcy są podnoszone na masztach flagi narodowe trzech pierwszych kierowców zgodnie ze standardowym „protokółem olimpijskim". Załogi nie mogą nosić nakrycia głowy ani okularów słonecznych w czasie hymnu. Po zakończeniu hymnu musi mieć miejsce dodatkowe polewanie sześcioma butelkami wstępnie otwartego szampana.

2.13. Załogi zostają przetransportowane do biura prasowego na końcową Konferencję Prasową (jeśli ma miejsce).

2.14. Zwycięski samochód przejeżdża, kierowany przez przedstawiciela zespołu, do Parku Zamkniętego lub na końcowe Badanie Kontrolne.

2.15. Pozostałe wygrywające samochody zostają zabrane przez członków zespołu pod nadzorem organizatora do Parku Zamkniętego lub na końcowe Badanie Kontrole.

2.16. Wszystkie pozostałe załogi przejeżdżają przez rampę w wyznaczonym czasie i kolejności otrzymując wyróżnienia według uznania organizatora.

2.17. Czas trwania ceremonii mety nie może naruszać czasu jaki jest wymagany do przeprowadzenia końcowego Badania Kontrolnego, jak zostało określone w załączniku IX – art. 33.4.

ZAŁĄCZNIK NR V - HOMOLOGACJE OGUMIENIA

Poniższe przepisy mają zastosowanie do:
- Rajdowych Mistrzostw Świata FIA
- Rajdowych Mistrzostw Regionalnych FIA
- Międzynarodowych Serii (Rajdowych) FIA

Lista homologowanych opon asfaltowych:
- Lista homologowanych opon dostępna jest na stronie internetowej FIA, w sekcji Regulaminów.

W celu uzyskania homologacji FIA, na co najmniej 2 tygodnie przed rozpoczęciem rajdu, producent opon musi dostarczyć do FIA rysunek(-ki) rzeźby bieżnika(-ów), których wzór będzie używany w czasie rajdu.

A / REGULAMIN OGUMIENIA ASFALTOWEGO

1. Samochody 4WD w Rajdowych Mistrzostwach Świata:
- Dla samochodów 4WD startujących w Rajdowych Mistrzostwach Świata, opony muszą być zgodne z art. 13.2 regulaminu RAJDOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA FIA (dla samochodów WRC lista nr 1, dla pozostałych samochodów 4WD lista nr 2).

2. Inne samochody:
Homologacja (wzór bieżnika i rozmiar):

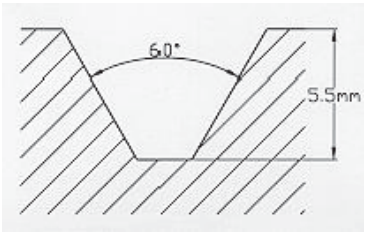
2.1. Wszystkie proponowane Opony muszą spełniać wszelkie narzucone prawem wymagania aby mogły być stosowane w rywalizacji w sporcie samochodowym

2.2. Wzór bieżnika musi być formowany.

2.3. Obszar kontrolny:

szerokość felgi/ opony	długość x szerokość	pow.	17%	21.5%	27.5%
mm x mm	mm	mm²	mm²	mm²	mm²
pomiędzy 8.5" a 9"	170 x 140	23 800	4 046	4 998	6 545
pomiędzy 8" a 8.5"	161 x 140	22 540	3 832	4 733	6 199
pomiędzy 7.5" a 8"	148 x 140	20 720	3 522	4 351	5 698
pomiędzy 7" a 7.5"	142 x 140	19 880	3 380	4 175	5 467
pomiędzy 6.5" a 7"	133 x 140	18 620	3 165	3 910	5 121
węższa niż 6.5"	124 x 140	17 360	2 951	3 646	4 774

2.4. W obszarze kontrolnym powierzchnia rowków o głębokości przynajmniej 5,5 mm i maksymalnym kącie 60° pomiędzy blokami w sekcji (schemat) i 2 mm szerokości, musi zajmować co najmniej 17% całkowitej powierzchni.



2.5. W obszarze kontrolnym powierzchnia rowków o głębokości przynajmniej 1,8 mm i maksymalnym kącie 60° pomiędzy blokami w sekcji (schemat) i 2 mm szerokości, musi zajmować co najmniej 21,5% całkowitej powierzchni.

2.6. W obszarze kontrolnym, suma szerokości rowków wzdłuż promienia opony musi mieć przynamniej 16 mm.

2.7. Łączenia bloków (mostków) i lameli bieżnika opony muszą być uznane za część wzoru bieżnika jeżeli mają mniej niż 2 mm.

2.8. Przynajmniej 2 rowki obwodowe o minimalnej całkowitej szerokość wynoszącej 12 mm.

2.9. W każdym czasie trwania zawodów, głębokość bieżnika opon zamocowanych na samochodzie musi wynosić minimum 1,6 mm, przynajmniej na trzech czwartych wzoru bieżnika. Opony producentów muszą być opatrzone widocznymi znakami kontrolnymi.

2.10. Każda opona musi mieć na stałe wtopiony, unikalny kod kreskowy dostarczony przez zatwierdzonego dostawcę kodów FIA.

B / REGULAMIN OGUMIENIA ASFALTOWEGO
OPONY DESZCZOWE (dotyczy jedynie felg 18")

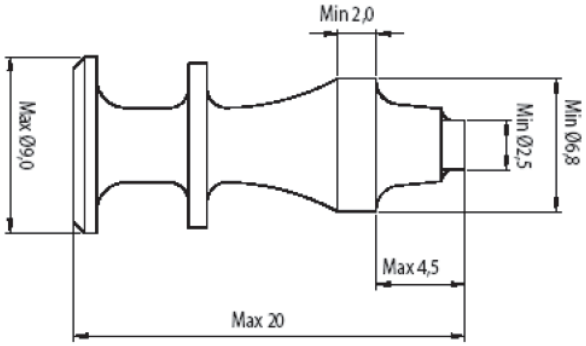
- W obszarze kontrolnym, powierzchnia rowków o głębokości przynajmniej 5,5 mm i maksymalnym kącie 60° pomiędzy blokami w sekcji (schemat) i 2 mm szerokości, musi zajmować co najmniej 27,5% całkowitej powierzchni.
- W obszarze kontrolnym, suma szerokości rowków wzdłuż promienia opony musi mieć przynajmniej 16 mm.
- W obszarze kontrolnym, suma szerokości rowków obwodowych musi mieć przynajmniej 4 mm.
- Przynajmniej 2 rowki obwodowe o minimalnej całkowitej szerokość wynoszącej 12 mm.
- W każdym czasie trwania zawodów, głębokość bieżnika opon zamocowanych na samochodzie nie może być mniejsza niż 1,6 mm, przynajmniej na trzech czwartych wzoru bieżnika.
- Każda opona musi mieć na stałe wtopiony, unikalny kod kreskowy oraz znacznik RFID dostarczony przez zatwierdzonego dostawcę kodów FIA.

C / REGULAMIN – OPONY ŚNIEGOWE

- Opony ŚNIEGOWE nie wymagają homologacji (za wyjątkiem rajdów WRC, lista nr 1 oraz lista nr 2); stosunek powierzchni rowków do powierzchni bieżnika opony musi być większy niż 25% (patrz zapisy paragrafu A, art. 2.3)

Felgi 7" x 15"

Wymiary kolca przeznaczonego do opon śniegowych zamontowanych na felgach 7" x 15" są następujące:



Zezwala się na użycie opon kolcowanych w czasie zawodów. Muszą one być zgodne z następującymi przepisami:
- kolce musza posiadać cylindryczny kształt i być wykonane jako lity, płasko ścięty element,
- w każdym miejscu kolca jego przekrój poprzeczny musi mieć kształt pełnego koła,
- w żadnym miejscu kolec nie może mieć kształtu rurki (być wydrążony),
- korpus kolca musi być jednorodny, nie jest dozwolone pod jakimkolwiek warunkiem formowanie kształtu rurki lub wykonywanie otworu,
- maksymalna średnica kołnierza kolca wynosi 9 mm,
- minimalna średnica metalowego rdzenia w środku kolca (czubek kolca) wynosi 2,5 mm. Musi on być płasko ścięty, jednorodny oraz mieć kształt cylindryczny,
- całkowita długość kolca jest ograniczona do 20 mm,
- masa kolca jest ograniczona do 4 gramów,
- kolce muszą być instalowane od zewnętrznej strony opony,
- liczba kolców nie może przekraczać 20 szt. przypadających na dowolne 10 cm obwodu koła.

Pomiary będą wykonywane przy użyciu szablonu, na nieobciążonej części opony. Długość szablonu wynosi 30 cm, w obrębie tego szablonu nie może być więcej niż 60 kolców. Jeżeli liczba kolców w 30 cm sekcji opony przekracza 60 szt. to zostanie wykonane dalsze sprawdzanie na kolejnej sekcji opony o długości 30 cm. Łączna ilość kolców znajdujących się w obydwu w/w sekcjach opony nie może być większa niż 120 szt.

Felgi 8" x 18"

Wymiary kolca przeznaczonego do opon śniegowych zamontowanych na felgach 8" x 18" muszą spełniać następujące wymagania:
- dozwolone są jedynie kolce o cylindrycznym kształcie z pojedynczym czubkiem, wprowadzone w oponę od zewnętrznej strony bieżnika. Nie jest dozwolone aby kolce przechodziły na wylot przez bieżnik opony.

Bezwzględnie muszą być przestrzegane następujące zasady:

- maksymalna średnica podstawy kolca (uwzględniając tolerancję wykonania): 6,5 mm. Masa: 2 gramy,
- kolec może wystawać z powierzchni fabrycznie nowej opony maksymalnie na 2 mm,
- całkowita wysokość kolca wliczając jego czubek: 15 mm (tolerancja max. 0,5 mm),
- gęstość kolców na bieżniku opony
- liczba kolców nie może przekraczać 10 szt. przypadających na dowolne 10 cm obwodu koła oprócz pasa na środku opony o szerokości 47 mm, który musi pozostać pusty,
- kolce, które można ręcznie lub mechanicznie usuwać są zabronione.

D / REGULAMIN OGUMIENIA SZUTROWEGO

- Opony szutrowe nie wymagają homologacji opon (z wyjątkiem rajdów WRC lista nr 1 i lista nr 2): stosunek rowków musi być większy niż 25% (zobacz paragraf A / art. 2.3).

ZAŁĄCZNIK NR IX – SPECYFIKA WYMAGAŃ ORGANIZACYJNYCH

Poniższe przepisy dotyczą wyłącznie organizatorów i nie mają żadnej wartości regulaminowej dla zawodników. Jednak organizatorzy muszą przestrzegać wszystkich postanowień Załącznika IX.

Numeracja artykułów odnosi się do Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA.

MISTRZOSTWA I PUNKTY

3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE MISTRZOSTW

3.3. KWALIFIKACJA RAJDU
Rajd kandydujący może zostać zakwalifikowany do Mistrzostw tylko wtedy, gdy był organizowany w roku poprzedzającym jego włączenie do Mistrzostw i pod warunkiem, że raporty przygotowane przez Delegatów FIA były zadawalające.

3.4. ANULOWANIE RAJDU MISTRZOSTW
Każdy odwołany rajd Mistrzostw nie będzie wpisany do Mistrzostw w następnych latach, z wyjątkiem przypadku siły wyższej, uznanej przez FIA.

3.5. RAPORTY
3.5.1. Z każdego rajdu zostanie sporządzony raport przez FIA przy możliwej współpracy z osobami oficjalnymi FIA i przeanalizowany przez odpowiednią Komisję FIA.
3.5.2. Każdy rajd Mistrzostw, który według raportu Obserwatora nie był zgodny z regulaminem lub nie osiągnął wymaganego poziomu w zaobserwowanych punktach nie będzie mógł być zakwalifikowany do Mistrzostw w następnych latach.

3.6. RAJDY KANDYDUJĄCE
Każdy rajd będący kandydatem do Mistrzostw Regionalnych FIA lub Pucharu musi być zgodny z właściwym Regulaminem Mistrzostw. W przypadku, gdy rajd Mistrzostw Regionalnych jest kandydatem do Mistrzostw Świata, przepisy aktualnych mistrzostw muszą być przestrzegane w możliwie w największym stopniu, chyba że FIA zadecyduje inaczej.

3.7. MISTRZOSTWA REGIONALNE W RAMACH RAJDOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA
Organizator zawodów Regionalnych Mistrzostw FIA musi przekazać FIA czy zamierza zorganizować rundę Mistrzostw Regionalnych w ramach Rajdowych Mistrzostw Świata FIA.

10. CHARAKTERYSTYKA RAJDU

10.3. PROCEDURA DOTYCZĄCA WYBORU TRASY

10.3.3. POSTANOWIENIA OGÓLNE
Organizator ponosi wyłączną odpowiedzialność za odpowiednie przygotowanie odcinków specjalnych stanowiących część rajdu. Powinien on unikać dróg, które mogą być niezgodne z przepisami i / lub zaleceniami FIA. Podczas doboru odcinków najważniejsze jest bezpieczeństwo. Należy unikać dróg, na których może wystąpić bardzo intensywny ruch widzów.

10.3.4. PROCEDURA DLA RAJDÓW ERC
Harmonogram i mapy rajdu powinny być przesłane do FIA w formie elektronicznej co najmniej na cztery miesiące przed jego rozpoczęciem. Ostateczny termin wprowadzonych przez FIA komentarzy i kluczowych poprawek to dwa tygodnie.

10.3.5. INSPEKCJA *(DOTYCZY WYŁĄCZNIE RAJDÓW NACAM)*
Komitet Organizacyjny Mistrzostw musi przeprowadzić inspekcję i kontrolę ogólną (trasy, planu bezpieczeństwa, otrzymanych zezwoleń, książki drogowej, mapy drogowej, planu medycznego, itp.) w terminie od 3 do 5 tygodni przed przeprowadzeniem każdego rajdu.

OSOBY OFICJALNE

11.3. WJAZD DELEGATÓW FIA NA ODCINKI SPECJALNE

W ramach wypełniania swoich funkcji, wjazd osób oficjalnych FIA i delegatów na trasę odcinków specjalnych może mieć miejsce najpóźniej 30 minut przed wjazdem ostatniego samochodu zamykającego drogę (samochód nr 0). Wjazd Delegata ds. Bezpieczeństwa FIA na trasę odcinków specjalnych może nastąpić później. Jeśli samochód nr 0 dogoni samochód osoby oficjalnej na trasie odcinka specjalnego musi się ona zatrzymać, zaparkować i oczekiwać przed kontynuowaniem jazdy, na przejazd samochodu otwierającego trasę (szachownica).

STANDARDOWE DOKUMENTY I WIZA FIA

19. STANDARDOWE DOKUMENTY FIA

19.2. KSIĄŻKA DROGOWA

Po opublikowaniu listy zgłoszeń zawodnicy muszą mieć możliwość pobrania Książki drogowej.

19.4. LOGO MISTRZOSTW

19.4.1. Nazwa i logo rajdu, a także oficjalne logo przyznane danym Mistrzostwom/Trofeum/Pucharom przez FIA musi być umieszczane u góry wszelkich oficjalnych dokumentów i wszelkich mediów elektronicznych. Logo rajdu musi znajdować się po prawej stronie, a logo Mistrzostw FIA po lewej. Logo FIA i Loga Mistrzostw/Trofeów/Pucharów FIA nigdy nie mogą być wymieszane z logotypami sponsorów zawodów.
19.4.2. W poszczególnych przypadkach, sponsor(-zy) mistrzostw/pucharu muszą również być umieszczeni.

19.5. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY

19.5.1. Format elektroniczny wstępnej wersji regulaminu uzupełniającego muszą dotrzeć do FIA przynajmniej 12 tygodni przed startem rajdu.
19.5.2. W ciągu czterech tygodni od otrzymania wstępnej wersji regulaminu uzupełniającego, FIA poinformuje organizatora o wszelkich zmianach do wprowadzenia, a także wyda wizę zezwalającą na publikację.
19.5.3. Regulamin uzupełniający musi zostać opublikowany na oficjalnej stronie internetowej rajdu przynajmniej 8 tygodni przed startem rajdu.
19.5.4. Ostateczna wersja regulaminu, zatwierdzona przez FIA nadanym numerem wizy, musi zostać wysłana do FIA (rally@fia.com) w formacie pdf po jego opublikowaniu.
19.5.5. Jeżeli projekt Regulaminu Uzupełniającego zostanie przesłany do FIA na mniej niż 8 tygodni przed rozpoczęciem zawodów może to skutkować nałożeniem kar finansowych, zgodnie z cennikiem opłat FIA na bieżący rok.

19.6. WERSJA PRÓBNA PLANU ZABEZPIECZENIA

19.6.1. Projekt dokumentacji bezpieczeństwa musi zostać przesłany drogą elektroniczną do Departamentu Bezpieczeństwa FIA (rally.safety@fia.com), co najmniej 12 tygodni przed rozpoczęciem rajdu.
Projekt ten powinien być zgodny z Załącznikiem H do MKS i powinien zawierać co najmniej:

- kompletną trasę rajdu
- szczegóły dotyczące obszarów dozwolonych i zabronionych dla publiczności na odcinkach specjalnych
- szczegóły i lokalizację wszelkich szykan i sztucznych skoczni, które znajdą się na trasie rajdu
- lokalizację wszelkich służb porządkowych wzdłuż odcinków
- lokalizację wszelkich zabezpieczeń miejsc niebezpiecznych dla startujących zawodników
- proponowaną datę i godzinę odprawy medycznej przed rajdem, odprawy zespołu ds. bezpieczeństwa i odprawy bezpieczeństwa dla mediów
- proponowaną datę i godzinę ćwiczeń z zakresu wyciągania rannego z pojazdu (jeśli dotyczy)
- wszelkie specjalne plany bezpieczeństwa przygotowane dla odcinków specjalnych rozgrywanych w ciemności
- harmonogram czasowy samochodów bezpieczeństwa
- dane członków załóg samochodów bezpieczeństwa.

FIA postara się przedstawić swoje uwagi w ciągu kolejnych 4 tygodni.
19.6.2. Ostateczna dokumentacja dotycząca bezpieczeństwa rajdu musi być zgodna z Załącznikiem H do Kodeksu i musi być przesłana drogą elektroniczną do Departamentu Bezpieczeństwa FIA (rally.safety@fia.com) co najmniej 2 tygodnie przed zawodami.
Kopia papierowa musi być dostarczona ZSS, Delegatowi Medycznemu FIA, Delegatowi ds. Bezpieczeństwa FIA oraz Obserwatorowi FIA, jeśli zostali wyznaczeni.
Wszelkie dalsze modyfikacje niniejszej ostatecznej dokumentacji bezpieczeństwa dotyczące bezpieczeństwa zawodników i zastosowane, w koordynacji lub w następstwie zaleceń Delegata ds. Bezpieczeństwa FIA, jeśli został wyznaczony, muszą zostać zgłoszone do ZSS. W przypadku wprowadzenia zmian, które dotyczą bezpieczeństwa zawodników, a nie były one widoczne podczas zapoznania z trasą rajdu, należy opublikować informację w tej sprawie.

Za dokumentację bezpieczeństwa i jej wdrożenie wyłączną odpowiedzialność przez cały czas ponosi organizator.

19.7. WYNIKI - KLASYFIKACJA KOŃCOWA
W celu sprawdzenia minimalnej liczby udziałów w zawodach w ciągu roku zawodników/kierowców, w oficjalnej klasyfikacji końcowej, poniżej listy sklasyfikowanych zawodników/kierowców umieszcza się także zawodników, którzy się wycofali lub zostali wykluczeni z zawodów (patrz także Załącznik II-8).

20. WYDAWANIE WIZY FIA
Przed wydaniem wizy, FIA dokona oceny następujących dokumentów:

20.1. REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY
Zobacz załącznik II

UBEZPIECZENIE

21. ZAKRES UBEZPIECZENIA

21.2. ZAKRES UBEZPIECZENIA OC
21.2.1. Składka ubezpieczeniowa wliczona w wysokość wpisowego musi zapewniać pokrycie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich (odpowiedzialność cywilna).

ZGŁOSZENIA

24. WPISOWE

24.4. RAJDOWE TROFEUM EUROPY
Zachęca się organizatorów do obniżenia wpisowego dla zawodników zgłaszających kierowców posiadających licencję wydaną przez ASN inny niż ASN organizatora rajdu.

BADANIA KONTROLNE

33. KOŃCOWE BADANIE KONTROLNE

33.1. KOŃCOWY PARK ZAMKNIĘTY - KLASYFIKACJE
33.1.3. Po opublikowaniu klasyfikacji końcowej (gdy upłynął termin składania protestów), ZSS może otworzyć park zamknięty nawet, jeżeli trwa jeszcze końcowe badanie kontrolne.

33.4. CZAS PRZEZNACZONY NA KOŃCOWE BADANIE KONTROLNE
Czas przeznaczony na badania samochodów wyznaczonych do badania kontrolnego po zakończeniu rajdu musi wynosić przynajmniej dwie godziny po przybyciu samochodów na miejsce badania.

PUNKTY KONTROLNE

42. PUNKTY KONTROLNE - WYMAGANIA OGÓLNE *(DOTYCZY WYŁĄCZNIE RAJDÓW NACAM)*

42.9. URZĄDZENIA DO POMIARU CZASU
Urządzenia do pomiaru czasu zostaną dostarczone przez Komitet Organizacyjny Mistrzostw, który będzie nadzorować i przeprowadzi szkolenie odnośnie ich obsługi i konfiguracji. Organizatorzy ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie niezbędnej liczby osób do właściwej obsługi sprzętu. Kaucja gwarancyjna, której wartość będzie równa wartości urządzeń do pomiaru czasu, zostanie złożona. Będzie ona zwrócona po odbyciu się rajdu za zwrot urządzeń do pomiaru czasu dostarczonych przez Komitet Organizacyjny Mistrzostw przed rajdem.

42.10. OZNAKOWANIE PUNKTÓW KONTROLNYCH
Komitet Organizacyjny Mistrzostw ustanawia znaki oznaczające strefy i punkty kontrolne. Od organizatorów wymaga się właściwego rozmieszczenia i zastosowania znaków.

SERWIS

57. PARKI SERWISOWE

57.6. RYSUNEK PARKÓW SERWISOWYCH
57.6.3. Organizatorzy są zachęcani do zwiększenia promocji i miejsc widokowych dla widzów w parkach serwisowych. Jeżeli jest to możliwe wjazd dla zawodników do przydzielonych im serwisów, powinien być od zaplecza, w celu umożliwienia dostępu publiczności do załóg i zespołów.

WYNIKI I WYMOGI ADMINISTRACYJNE PO ZAWODACH

64. WYNIKI RAJDU

64.6. PROTOKOŁY I RAPORT KOŃCOWY
Posiedzenia ZSS podczas rajdu będą nagrywane. Protokoły z posiedzeń i oficjalna klasyfikacja końcowa muszą być przesłane drogą elektroniczną do FIA (rally@fia.com).

PROMOCJA I KOMUNIKACJA

64. PROMOCJA MISTRZOSTW

64.6. RAJDOWE TROFEUM EUROPY

Aby poprawiać wizerunek Trofeum oraz jego pojedynczych rund, organizatorzy rajdów muszą, przed imprezą:
- Zapewnić FIA pełną stronę w oficjalnym programie wydarzenia.
- Dostarczyć, najpóźniej do czasu publikacji listy zgłoszeń, co najmniej trzech zdjęć w profesjonalnej jakości, wolnych od praw, celem wykorzystania ich w kanałach komunikacyjnych FIA.

Na koniec zawodów, najpóźniej 24 godziny po opublikowaniu klasyfikacji końcowej, organizator musi dostarczyć minimum pięć zdjęć w profesjonalnej jakości, wolnych od praw, celem wykorzystania ich w kanałach komunikacyjnych FIA.

Ww. materiały należy przesłać e-mailem na adres Departamentu Komunikacji FIA (wecom@fia.com).

ZAŁĄCZNIK NR XIV – OŚWIADCZENIA I ZOBOWIĄZANIA KIEROWCY

REGULAMIN
RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH
MISTRZOSTW POLSKI

2024

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

SPIS TREŚCI:

1. Ustalenia ogólne 3
2. Kalendarz imprez 3
3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu 3
4. Dopuszczone samochody - podział na grupy i klasy oraz warunki techniczne 4
5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia 7
6. Regulamin uzupełniający 7
7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu 8
8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama 8
9. Ubezpieczenia 10
10. Ruch drogowy 10
11. Zapoznanie z trasą rajdu 10
12. Przebieg rajdu – postanowienia ogólne 11
13. Badanie Kontrolne 1 (BK1) i Serwisowanie 13
14. Opony 15
15. Park zamknięty 15
16. Protesty - odwołania 15
17. Nagrody w rajdach RSMP 16
18. Punktacja w rajdach RSMP 16
19. Warunki klasyfikacji rocznej 16
20. Klasyfikacje roczne RSMP 17
21. Inne postanowienia 18

W – Warianty i przepisy dodatkowe:
W1 – PUCHAR RallyN (PRN)

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- Załącznik nr 1 – Kryteria do Listy priorytetowej PZM
- Załącznik nr 2 – Przepisy przejściowe odnośnie Sezonowego Badania Kontrolnego (SBK) PZM obowiązujące do 01.06.2024 r.
- Załącznik nr 3 – Regulaminy techniczne:
  - Załącznik nr 3a – Regulamin techniczny dla samochodów Grupy HR
  - Załącznik nr 3b – Regulamin techniczny dla samochodów Grupy OPEN 4WD
  - Załącznik nr 3c – Regulamin techniczny dla samochodów Grupy Youngtimer 4WD
  - Załącznik nr 3d – Regulamin techniczny dla samochodów Grupy OPEN 2WD
- Załącznik nr 4 – Rozmieszczenie reklamy organizatora
- Załącznik nr 5 – Schemat szykany
- Załącznik nr 6 - Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych

1. Ustalenia ogólne

1.1. Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (RSMP) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).
1.2. Nadzór nad przebiegiem RSMP sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (GKSS), która zastrzega sobie prawo interpretacji niniejszego regulaminu i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu
1.3. Rajdy RSMP organizowane są przez Automobilkluby i Kluby sfederowane w PZM i rozgrywane są w oparciu o obowiązujące w danym roku następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS) wraz z załącznikami,
- Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA (Regulamin Sportowy) wraz z załącznikami,
- niniejszy Regulamin Ramowy RSMP wraz z załącznikami,
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
- Ustawę „Prawo o ruchu drogowym”,
- inne przepisy.

1.4. Niniejszy regulamin uzupełnia i miejscami precyzuje postanowienia zawarte w MKS i Regulaminie Sportowym o wymagania PZM.

2. Kalendarz imprez

2.1. Do RSMP będą zaliczane rajdy określone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na dany rok.
2.2. Niniejszy regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach RSMP.

3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu

3.1. Łączna zaplanowana długość OS dla rajdów znajdujących się w kalendarzu RSMP będzie nie mniejsza niż 100 km Warunkiem przyznania odpowiedniej ilości punktów jest spełnienie wymogów zawartych w art. 3.1.2 Regulaminu Sportowego.
3.1.1. Droga wykorzystywana jako OS będzie wyłączona z ruchu publicznego na minimum 90 minut przed czasem startu pierwszej załogi. Start pierwszej załogi do OS będzie poprzedzony przejazdem samochodów funkcyjnych organizatora w następującej kolejności: S2, S1, 000, 00, 0s, 0. Czasy wjazdu samochodów funkcyjnych na trasę każdego OS zostaną podane w Planie Bezpieczeństwa rajdu, a następnie przekazane zainteresowanym podczas odprawy przed rajdem. W czasie rajdu Kierownik Centrum Kierowania Rajdem (CKR) będzie mógł dokonywać stosownych poprawek przekazując informacje o ich wprowadzeniu za pośrednictwem dostępnych środków łączności. Dodatkowo pomiędzy w/w samochodami funkcyjnymi po OS mogą poruszać się pojazdy: ZSS-u, Obserwatora PZM oraz Delegata ds. Bezpieczeństwa (zał. IX, art. 11.3 Regulaminu Sportowego).
3.1.2. Rajd składa się z jednego lub dwóch etapów. Jako ostatni odcinek rajdu będzie rozgrywany dodatkowo punktowany OS, tzw. Power Stage (PS).
3.1.3 Przy zachowaniu postanowień art. 2.1 i 2.8 Regulaminu Sportowego, ustala się, że trasa rajdu musi zawierać co najmniej 3 OS, a w przypadku organizacji prologu lub odcinka miejskiego 4 OS, w różnych lokalizacjach. Organizator ma całkowitą dowolność w sposobie dzielenia ilości km OS przypadających na poszczególne Etapy Rajdu. Rozdanie nagród musi odbyć się w dniu przyjazdu na metę rajdu.
3.2. Istnieje możliwość organizacji tzw. zapętlonych odcinków specjalnych jednak pod następującymi warunkami:

- układ zapętlonego OS musi być przemyślany, tak aby przeprowadzenie procedury startowej było maksymalnie bezpieczne. Miejsce startu zapętlonego odcinka specjalnego należy tak zorganizować, aby starter miał możliwość obserwacji jak najdłuższego fragmentu drogi bezpośrednio przed zamknięciem pętli. Jeżeli starter ma ograniczoną widoczność, a szerokość drogi na to pozwala, konieczne jest zastosowanie kieszeni startowych rozgradzających tor jazdy zawodnika startującego do OS i zawodnika kończącego pętlę,
- należy wprowadzić dodatkowy punkt z łącznością radiową bezpośrednio ze starterem, ustawiony co najmniej 500m przed zakończeniem pętli, którego zadaniem będzie informowanie, że dana załoga przejechała obok i nie jest możliwe uruchomienie procedury startowej do czasu przejazdu w/w załogi obok linii startu,
- jeżeli organizator będzie chciał zastosować zapętlenie na innym OS niż miejski/medialny to może to zrobić tylko na jednym OS w czasie danego Etapu rajdu. OS ten może być maksymalnie powtórzony dwukrotnie (dwie sekcje rajdu),
- w czasie pojedynczego przejazdu w/w OS zapętlenie nie może wystąpić więcej niż jeden raz – maksymalnie jedno pełne okrążenie pętli (nie dotyczy OS miejskiego/medialnego),
- zapętlony OS powinien być zaplanowany jedynie jako ostatni OS sekcji (OS bezpośrednio przed przegrupowaniem),

3.3. Wszystkie OS podczas rajdu muszą mieć jednolitą nawierzchnię. Dopuszcza się wprowadzenie krótkich łączników o odmiennej nawierzchni, jednak suma ich długości na żadnym z OS nie może przekraczać 10% jego długości.
3.3.1. W przypadku rajdów asfaltowych trasy poszczególnych OS mogą być przejeżdżane podczas rajdu nie więcej, niż 3 razy w każdym z kierunków.
3.3.2. W przypadku rajdów szutrowych OS mogą być przejeżdżane tylko w jednym kierunku, maksymalnie 2 razy.
3.4. Każdy rajd musi mieścić się maksymalnie w trzech dniach, zawierając w swoim programie wszystkie niżej wymienione elementy:

- odbiór administracyjny (OA), wydawanie dokumentów do zapoznania z trasą rajdu oraz montaż GPS na czas zapoznania z trasą rajdu (opcjonalnie),
- zapoznanie z trasą rajdu,
- badanie kontrolne 1 (BK1) oraz montaż GPS na czas trwania rajdu,
- powtórne badanie kontrolne 1 (BK1)
- odcinek testowy,
- ceremonia startu i/lub prolog (opcjonalnie),
- rajd,
- ceremonia mety,
- końcowe badanie kontrolne,
- publikacja wyników.

Powyższe ustalenia nie dotyczą rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli – FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ, dla których maksymalna długość trwania rajdu to 4,5 dnia. Rajd powinien kończyć się w niedzielę, jednakże dopuszcza się zakończenie rajdu w sobotę. Poza stosowaniem się do powyższych zasad, organizatorzy są zachęcani do rozwijania własnych, unikalnych cech rajdu oraz tworzenia ich odmiennych programów i harmonogramów.

3.5. Trasa rajdu powinna spełniać następujące wymagania:

- Przyjmuje się, że maksymalna średnia prędkość na odcinkach drogowych nie może być wyższa niż 45 km/h. Ponadto czasy przejazdów odcinków drogowych muszą być zwiększone o okoliczności, które mogą mieć wpływ na rzeczywisty czas przejazdu (strefy tankowania i/lub znakowania opon, przejazdy kolejowe, itp.),
- Odległość pomiędzy punktem kontroli czasu (PKC), a startem do odcinka musi wynosić minimum 50 m,
- Odległość pomiędzy metą lotną i metą stop musi być większa niż 200 m, aby zapewnić możliwość bezpiecznego wytracenia prędkości przez samochód rajdowy. Przy ustalaniu lokalizacji mety lotnej i mety stop należy bezwzględnie wziąć pod uwagę możliwość bezpiecznego zaparkowania samochodów organizatora, specyficzne lokalne warunki, a zwłaszcza ukształtowanie drogi, terenu oraz szybkość samochodów,
- Co 3-5 OS-ów musi być zaplanowane przegrupowanie zlokalizowane przed parkiem serwisowym, natomiast przed metą rajdu zalecane jest przegrupowanie, które umożliwi trzem pierwszym załogom wjazd na metę w kolejności zaplanowanej przez organizatora.

3.6. Każdy organizator jest zobowiązany do zapewnienia przynajmniej jednego samochodu funkcyjnego oznaczonego kolejnym numerem startowym zgodnym z oznaczeniem stosowanym dla zawodników rajdu. Samochód funkcyjny (zwany dalej samochodem „K") jest pojazdem bezpieczeństwa. Załoga tego samochodu musi wjechać na każdy OS nie później niż 2 minuty po ostatnim zawodniku. Załoga ta musi znać „Procedurę Bezpieczeństwa" i zobowiązana jest do jej stosowania w razie zdarzenia.

3.7. Wszelkie odstępstwa od ustaleń zawartych w art. 3.1-3.6 niniejszego regulaminu będą rozpatrywane przez GKSS na wniosek organizatora, jednakże w przypadku organizacji rajdu RSMP w ramach Rajdowych Mistrzostw/Trofeum Europy w/w ustalenia będą podporządkowane wymaganiom FIA i Promotora Rajdowych Mistrzostw/Trofeum Europy.

3.8. Dla wszystkich organizatorów obowiązuje jeden numer telefonu alarmowego SOS (+48 XXX XXX XXX), udostępniany tylko zawodnikom i służbom organizatora, pod który należy składać informacje o wypadkach. Nie zwalnia to zawodników z obowiązku wynikającego z art. 12.7.2 niniejszego regulaminu. We wszystkich wydawnictwach organizatora musi być opublikowany drugi, ogólnodostępny numer telefonu (+48 601 100 777) służący pozostałym osobom do kontaktów z organizatorem.

3.9. Wszystkie samochody funkcyjne organizatora (nie dotyczy samochodu „K") muszą posiadać na przednich drzwiach pole z oznaczeniem o wymiarach 52 cm x 50 cm oraz pas (w kolorze pomarańczowym) o szerokości 10 cm w górnej części szyby przedniej z napisem „Centrum Kierowania Rajdem" (w kolorze czarnym).

4. Dopuszczone samochody - podział na grupy i klasy oraz warunki techniczne

4.1. Do rajdów RSMP dopuszczone będą niżej wymienione samochody odpowiadające postanowieniom Załącznika J do MKS (zwanego dalej Zał. J):

- samochody Grupy Rally2 zgodne z art. 261, Zał. J 2024,
- samochody Grupy Rally2 Kit (VR4K) zgodne z art. 260E, Zał. J 2024,
- samochody Grupy NR4 zgodne z art. 254, Zał. J 2019,
- samochody S2000-Rally zgodne z art. 254A, Zał. J 2013,
- samochody RGT zgodne z art. 256, Zał. J 2019 lub 2024,
- samochody Grupy Rally3 zgodne z art. 260, Zał. J 2024, homologowane od 01/01/2021,
- samochody Grupy Rally4 zgodne z art. 260, Zał. J 2024, homologowane od 01/01/2019,
- samochody Grupy R2 zgodne z art. 260, Zał. J 2018, homologowane przed 31/12/2018,
- samochody Grupy R3 zgodne z art. 260, Zał. J 2019, homologowane przed 31/12/2019,
- samochody Grupy R3T zgodne z art. 260D, Zał. J 2019, homologowane przed 31/12/2019,
- samochody Grupy A o pojemności skokowej silnika do 2000 cm^3 zgodne z art. 255, Zał. J 2019,
- samochody Grupy Rally5 zgodne z art. 260, Zał. J 2024, homologowane od 01/01/2019,
- samochody Grupy Rally5-Kit zgodne z art. 260B, Zał. J 2024, homologowane od 01/01/2024,

- samochody Grupy R1 zgodne z art. 260, Zał. J 2018, homologowane przed 31/12/2018,

4.2. Do rajdów RSMP dopuszczone będą również samochody narodowe (National) odpowiadające postanowieniom regulaminów RSMP lub PZM:

- samochody Grupy HR zgodne z Załącznikiem 3a,
- samochody Grupy OPEN 4WD zgodne z Załącznikiem 3b,
- samochody Grupy Youngtimer 4WD zgodne z Załącznikiem 3c,
- samochody Grupy OPEN 2WD zgodne z Załącznikiem 3d,
- samochody RallyN zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla samochodów Grupy RN.

4.3. Warunki techniczne:

- Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać aktualne dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 253 Zał. J lub przepisy danej grupy/klasy w zakresie obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa.
- Ważne badanie techniczne uznaje się za dowód, że samochód spełnia wszystkie wymogi Ustawy „Prawo o ruchu drogowym", w tym przepisy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, i jest dopuszczony do ruchu drogowego na terytorium RP.
- Tablice rejestracyjne – tablice rejestracyjne muszą mieć oryginalne wymiary i muszą być zamontowane w widocznym miejscu z przodu i z tyłu pojazdu.
- Katalizator - każdy samochód, w którym oryginalny katalizator został wymontowany, musi być wyposażony w seryjny lub homologowany katalizator zgodny z listą techniczną FIA nr 8. Dopuszcza się katalizatory handlowe, które posiadają znak CE (oceny zgodności). Katalizator nie może być modyfikowany.
- Poziom hałasu - we wszystkich samochodach dopuszczalny poziom hałasu, mierzony zgodnie z procedurą FIA, nie może przekroczyć 98 dB(A).
- Folie przyciemniane i posrebrzane - dopuszcza się stosowanie folii przyciemnianej na szybach zgodnie z art. 253.11.1.1 Zał. J. Folia przyciemniana na szybach przednich drzwi musi być dopuszczona do ruchu drogowego (przepuszczalność światła co najmniej 70%). W RSMP zabronione jest stosowanie folii posrebrzanych.
- Zbiorniki paliwa - samochody Grupy Rally2/2-Kit/3/4/5 (art. 261/260E/260 Zał. J 2024), R1/R2/R3/R3T (art. 260/260D Zał. J 2019), RGT (art. 256 Zał. J 2019 lub 2024) oraz S2000-Rally (art. 254A Zał. J 2019) i OPEN 4WD (dla samochodów innych niż Mitsubishi Lancer i Subaru Impreza) muszą być wyposażone w bezpieczne zbiorniki paliwa zgodne z art. 253.14, Zał. J 2024. Dla pozostałych samochodów w sezonie 2024 zezwala się na używanie seryjnych zbiorników paliwa w oparciu o przepisy techniczne Zał. J z roku 2016. W przypadku zbiorników seryjnych zaleca się stosowanie wypełnienia „D-Stop". Zastrzega się, że jeżeli przepisy szczegółowe danej grupy wymagają zastosowania bezpiecznych zbiorników paliwa, to są one nadrzędne.
- Gaśnice i systemy gaśnicze – zgodne z art. 253.7 Zał. J. Samochody Grupy Rally2/2-Kit/3/4/5 (art. 260/260E/260 Zał. J 2024), R1/R2/R3/R3T (art. 260/260D Zał. J 2019), RGT (art. 256 Zał. J 2019 lub 2024) oraz S2000-Rally (art. 254A Zał. J 2019) muszą mieć zamontowane systemy gaśnicze z listy technicznej FIA nr 52. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo"). Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex" systemu gaśniczego.
- Pasy bezpieczeństwa (lista techniczna FIA nr 57) – zgodne z art. 253-6 Zał. J.
- Fotele (lista techniczna FIA nr 12, 40 lub 91) - zgodne z art. 253-16 Zał. J.
- Wyposażenie bezpieczeństwa samochodów Grupy RallyN musi być zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy RN.

4.3.1. Książka Samochodu Sportowego (KSS):

- KSS PZM w formacie A5 jest obowiązkowa. Uwaga! W związku z wdrażaniem nowych przepisów dotyczących samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych wymienionych w Oddziale 7 art. 65 (art. 65o-art. 65q) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym, które wejdą w życie z dniem 01.06.2024 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1720) zostanie wprowadzony nowy rodzaj Książki Samochodu Sportowego (KSS) PZM dla wszystkich konkurencji sportu samochodowego. Do czasu wprowadzenia nowego dokumentu:
  - zachowują ważność dotychczas wydane KSS PZM,
  - do odwołania, zamiast KSS PZM, będzie uznawane również wydane przez Delegata Technicznego PZM zaświadczenie potwierdzające, że KSS dla danego samochodu został zatwierdzony.

  Szczegóły dotyczące wymiany KSS PZM na nowego rodzaju KSS PZM zostaną opublikowane w marcu 2024 roku.
- Pozytywny wynik Sezonowego Badania Kontrolnego (SBK) PZM będzie konieczny, aby uzyskać Książkę Samochodu Sportowego (KSS) PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe, spełniającą definicję książki samochodu sportowego wydanej przez właściwy polski związek sportowy, o której mowa w art. 38 ust.1 pkt 4e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym oraz potwierdzającą wpis do rejestru prowadzonego przez właściwy polski związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie, zgodnie z art. 65o ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym. Wyłącznie KSS PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe będzie uprawniać do przystąpienia do badania co do zgodności z warunkami technicznymi określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym.

- KSS innego ASN zostanie uznana wyłącznie w przypadku, gdy samochód jest zarejestrowany w tym samym kraju, którego ASN wydał dany KSS.

4.3.2. Sezonowe Badanie Kontrolne PZM:

- Od 01.06.2024 roku Sezonowe Badanie Kontrolne PZM nie będzie uprawniało do uczestnictwa w rajdzie bez konieczności udziału samochodu w Badaniu Kontrolnym przed rajdem (BK1). Wszystkie samochody będą musiały zostać obligatoryjnie przedstawione na BK1.
- Od sezonu 2025 pozytywny wynik Sezonowego Badanie Kontrolnego PZM będzie konieczny, aby przedłużyć ważność KSS PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe na dany rok.
- Szczegóły tej procedury opisane są w Regulaminie Sezonowego Badania Kontrolnego PZM.
- Przepisy przejściowe dotyczące Sezonowego Badania Kontrolnego PZM, obowiązujące do 01.06.2024 roku opisane są w Zał. 2 do niniejszego regulaminu.

Każdy samochód, który będzie niezgodny z powyższymi przepisami nie zostanie dopuszczony do startu w rajdzie.

4.4. Podział na klasy:

4.4.1. Samochody posiadające aktualną homologację FIA lub będące w okresie do 8 lat od daty jej wygaśnięcia:

Klasy	Grupy samochodów	Pojemność
2	Grupa Rally2	
	Grupa Rally2 Kit (VR4K)	
	Grupa NR4	powyżej 2000 cm^3
	S2000-Rally	2.0 wolnossący
	RGT	
3	Rally3 (art. 260, Zał. J 2024)	wolnossące powyżej 1390 cm^3 i do 2000 cm^3
		turbo powyżej 927 cm^3 i do 1620 cm^3
4	Rally4 (art. 260, Zał. J 2024)	wolnossące powyżej 1390 cm^3 i do 2000 cm^3
		turbo powyżej 927 cm^3 i do 1333 cm^3
	R3 (art. 260, Zał. J 2019)	wolnossące powyżej 1600 cm^3 i do 2000 cm^3
		turbo powyżej 1067 cm^3 i do 1333 cm^3
	R3T (art. 260D, Zał. J 2019)	turbo / do 1620 cm^3 / nominalna
	Grupa A	do 2000 cm^3
4R2	Rally4/R2 (art. 260, Zał. J. 2018)	wolnossące powyżej 1390 cm^3 i do 2000 cm^3
		turbo powyżej 927 cm^3 i do 1333 cm^3
5	Rally5 (art. 260, Zał. J 2024)	wolnossące do 1600 cm^3
		turbo do 1333 cm^3
	Rally5-Kit (art. 260B, Zał. J 2024)	wolnossące lub turbo do 1600 cm^3
	Rally5/R1 (art. 260, Zał. J 2018)	wolnossące do 1600 cm^3
		turbo do 1067 cm^3

4.4.2.[1] Samochody homologowane od 01.01.1997 z wygasłą homologacją powyżej 8 lat (załącznik 3a do niniejszego regulaminu):

Klasy	Grupy samochodów		Pojemność
HR2	HR	Grupa A	powyżej 2000 cm^3 (samochody WRC są dopuszczone zgodnie z załącznikiem 3a do niniejszego regulaminu)
		Grupa N	powyżej 2000 cm^3
HR3		Grupa A	powyżej 1600 cm^3 i do 2000 cm^3
		Kit-car 2000	powyżej 1600 cm^3 i do 2000 cm^3
HR4		Grupa A	powyżej 1400 cm^3 i do 1600 cm^3
		Kit-car 1600	do 1600 cm^3
		Grupa N	powyżej 1600 cm^3 i do 2000 cm^3
HR5		Grupa A	do 1400 cm^3
		Grupa N	do 1600 cm^3

Samochody homologowane jako Kit Car o pojemności silnika powyżej 1400 cm^3 i do 1600 cm^3 są dopuszczone (Klasa HR4), jeżeli są zgodne także z art. 255.6.2 „Masa" Zał. J 2019. Samochody z napędem na jedną oś, wyposażone w turbodoładowany silnik Diesla o pojemności nominalnej do 2000 cm^3 (grupa A i/lub N), będą przydzielone do klasy HR3.

[1] Od sezonu 2025 klasy HR w RSMP nie będą kontynuowane. W HRSMP są dopuszczone samochody homologowane do 31.12.1999 r. Więcej szczegółów w regulaminie HRSMP.

4.4.3. Samochody klas narodowych:

Klasa	Grupy Samochodów	Wymagania
NAT2	OPEN 4WD[2]	Samochody zgodne z zał. nr 3b do niniejszego regulaminu
	Youngtimer 4WD powyżej 2000 cm^3	Samochody zgodne z zał. nr 3c do niniejszego regulaminu
	PZM N[3]	
NAT3	OPEN 2WD[4] powyżej 2000 cm^3	Samochody zgodne z zał. nr 3d do niniejszego regulaminu
NAT4	OPEN 2WD do 2000 cm^3	Samochody zgodne z zał. nr 3d do niniejszego regulaminu
	Youngtimer 4WD do 2000 cm^3	Samochody zgodne z zał. nr 3c do niniejszego regulaminu

4.4.3.1. Samochody Grupy RallyN są dopuszczone wyłącznie w Pucharze RallyN (PRN).
4.5. GKSS, na pisemny wniosek zainteresowanych zawodników, może utworzyć w trakcie sezonu dodatkową, nową klasę.

5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia

5.1. Do udziału w rajdzie, jako zawodnik/członek załogi (kierowcy) będzie dopuszczona każda osoba, która posiada ważną licencję stopnia „ITC-R", ITD-R" lub „ND-R".
5.2. Obydwaj członkowie załogi muszą posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii), ważne badania lekarskie i psychologiczne. Członkowie załogi, którzy ulegli wypadkowi podczas rajdu i udzielona została im pomoc medyczna (konieczność wypełnienia przez naczelnego lekarza zawodów karty wypadkowej, dostępnej na stronie www.pzm.pl), chcąc uczestniczyć w kolejnym rajdzie muszą poddać się kontrolnemu badaniu lekarskiemu u lekarza medycyny sportowej. Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie niedopuszczeniem do startu w rajdzie.
5.3. W przypadku kiedy którykolwiek z członków załogi uległ wypadkowi i konieczna była interwencja medyczna lub został hospitalizowany, jego udział w kolejnym etapie rajdu jest możliwy wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody naczelnego lekarza zawodów. Zgoda wydawana jest po przeprowadzeniu badania na koniec etapu, w którym nastąpił wypadek.
5.4. Kolejność startu do rajdu będzie określona przez GKSS, która przydzieli startującym numery startowe według następujących kryteriów:

- seria 1: kierowcy z listy priorytetowej FIA,
- seria 2: kierowcy z listy priorytetowej PZM - zał. nr 1 do niniejszego regulaminu,
- seria 3: pozostali kierowcy.

W każdym rajdzie obowiązuje przydział numerów startowych według następującej kolejności klas: 2, 3, NAT2, pięciu najwyżej sklasyfikowanych kierowców w klasyfikacji generalnej 2WD, 4, 4R2, NAT3, NAT4, 5, HR3, HR4, HR5. W przypadku klasy HR2 oraz w wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach GKSS lub ZSS będzie mógł ustalić miejsce danego zawodnika na liście biorąc pod uwagę klasę samochodu i/lub kierowcy.
Kolejność numerów startowych będzie następująca:

- w pierwszym rajdzie sezonu - zgodnie z klasyfikacją generalną ubiegłego sezonu;
- w kolejnych rajdach – kierowcy z list priorytetowych zgodnie z aktualną klasyfikacją generalną po poprzednim rajdzie, a następnie kierowcy z kolejnych klas wg kolejności opisanej w art. 5.4 uszeregowani wg aktualnej klasyfikacji.

5.5. Nazwiska kierowców poprzedzone pierwszą literą imienia wraz z flagami narodowymi muszą być umieszczone na samochodzie zgodnie z zał. nr 4 do niniejszego regulaminu.
5.6. Podczas trwania rajdu załoga musi posiadać przy sobie prawa jazdy oraz licencje kierowców i okazywać je na każde żądanie osób oficjalnych i sędziów. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do dyskwalifikacji włącznie.

6. Regulamin uzupełniający

6.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego oraz mapa rajdu musi być przesłana do GKSS najpóźniej na 3 miesiące przed terminem BK1.
6.2. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM, harmonogram czasowy oraz mapy rajdu muszą być umieszczone na stronie internetowej rajdu nie później, niż 30 dni przed terminem BK1. Organizator, w celu prawidłowego zaplanowania logistyki rajdowej przez zgłoszone załogi, poinformuje w Regulaminie Uzupełniającym o lokalizacji (koordynaty GPS) wszystkich zaplanowanych elementów rajdu, tj.: Biura Rajdu, Ceremonii Startu i Mety Rajdu,

[2] Od 01.01.2024 r. dla samochodów grupy OPEN 4WD zbudowanych przy użycia nadwozia innego niż Mitsubishi i Subaru nie są wydawane nowe KSS w konkurencji rajdy samochodowe.
[3] Samochody homologowane przez PZM bazujące na modelach samochodów oryginalnie wyposażonych w napęd 4WD. Regulamin techniczny tej grupy zostanie opublikowany przed startem pierwszej rundy RSMP.
[4] Od sezonu 2025 samochody OPEN 2WD, o pojemności silnika powyżej 3000 cm^3, będą klasyfikowane w klasie NAT2.

Przegrupowania, Parku Serwisowego, Oddalonych Stref Tankowania, itp. Plan parku serwisowego musi być umieszczony na stronie internetowej rajdu nie później niż 7 dni przed terminem BK1.

7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

7.1. ZSS będzie się składał z trzech osób wyznaczonych przez GKSS.
7.2. Na każdy rajd GKSS powoła Obserwatora PZM, który będzie oceniał poziom organizacyjny rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu. Uprawnienia i obowiązki Obserwatora, analogiczne jak Obserwatora FIA, podaje Regulamin Sportowy.
7.3. Na każdy rajd GKSS powoła Delegata ds. Bezpieczeństwa wraz z asystentem, który będzie monitorował stan bezpieczeństwa na trasie rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu. Szczegółowe ustalenia dotyczące uprawnień i obowiązków Delegata ds. Bezpieczeństwa podaje Regulamin Sportowy.
7.3.1. W przypadku istotnych uchybień w zabezpieczeniu lub przygotowaniu OS, Dyrektor zawodów, na podstawie ustnego (telefon, łączność radiowa) wniosku Delegata ds. Bezpieczeństwa, podejmuje decyzję o przerwaniu lub odwołaniu OS. Wniosek ten musi być następnie niezwłocznie sporządzony w formie pisemnej. Dyrektor zawodów może również podjąć decyzję o przerwaniu lub odwołaniu OS na podstawie własnej wiedzy lub informacji uzyskanych z innych wiarygodnych źródeł w tym m.in. od policji, straży pożarnej, służb medyczno-ratunkowych, sędziów, personelu organizatora czy zawodników.
7.4. Na każdy rajd GKSS powoła Delegata Technicznego wraz z Zastępcą, którego zadaniem jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa samochodów sportowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badań kontrolnych odpowiedzialny jest organizator rajdu, który wyznacza kierownika badania kontrolnego.
7.5. Na każdy rajd GKSS powoła Kierownika Centrum Kierowania Rajdem wraz z jego zespołem.

8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama

8.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację klubową, zespołów sponsorskich i zespołów producentów.
8.1.1. Zawodnik wypełnia wyłącznie elektroniczny formularz zgłoszenia dostępny poprzez stronę internetową Inside PZM lub zawodów. Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail, celem jego wydrukowania. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.
8.1.2. W trakcie wypełniania zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są następujące dokumenty:

- karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego,
- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym (opcjonalnie),
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym (opcjonalnie),
- karta OA i BK1.

8.1.3. Dokumentem, który zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami zawodnika, kierowców. Dodatkowo podczas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów, tj. m.in.:

- licencji zawodnika i licencje kierowców (nie dotyczy licencji wydanych przez PZM),
- prawa jazdy obu członków załogi,
- dowodu rejestracyjnego pojazdu,
- polisy ubezpieczeniowej OC pojazdu.

8.1.4. Do 01.06.2024 r., w przypadku poddania się procedurze Sezonowego Badania Kontrolnego PZM, zawodnik dostarcza podczas OA wypełnioną, wydrukowaną i podpisaną Kartę Wyposażenia Bezpieczeństwa Osobistego (KWBO) oraz podpisaną deklarację, że samochód, którym zamierza wziąć udział w rajdzie jest w pełni zgodny z tym, który był przedstawiony podczas SBK PZM. KSS zostanie zdeponowana w Biurze Rajdu. Kontrola zgodności samochodu z SBK PZM oraz KWBO odbędzie się w strefie technicznej zlokalizowanej bezpośrednio przed startem rajdu (PKC 0).
8.1.5. Każdy zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym oraz innych opłat, zgodnych z niniejszym regulaminem ramowym oraz regulaminem uzupełniającym rajdu, musi zgodnie z zapisami „Ustawy o VAT", podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który będzie wystawiona faktura. W przypadku braku w/w informacji wystawienie FV w późniejszym terminie nie będzie możliwe. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA.
8.1.6. Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w rajdzie, zobowiązany jest przesłać do organizatora, przed rozpoczęciem OA, pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS o nałożenie kary na zawodnika.
8.2. W każdym rajdzie rozgrywanym w bieżącym sezonie wprowadza się dwa terminy wpisowego:

- termin 1 – biegnie od dnia rozpoczęcia terminu zgłoszeń,

– termin 2 – biegnie przez ostatnie 3 dni terminu zgłoszeń.

8.2.1. Dla zawodników prywatnych (samochód zgłoszony przez zawodnika nie posiadającego licencji zawodnika/sponsorskiej) maksymalna wysokość podstawowego wpisowego, za każdy kilometr OS-owy wynikający z harmonogramu rajdu opublikowanego w regulaminie uzupełniającym, wynosi:

Klasa, do której zgłoszony jest samochód:	Z reklamą dodatkową organizatora	Bez reklamy dodatkowej organizatora
2,	35,- PLN / km OS	70,- PLN / km OS
3, NAT2	30,- PLN / km OS	60,- PLN / km OS
4, 4R2, 5, NAT3, NAT4	25,- PLN / km OS	50,- PLN / km OS
HR2, HR3, HR4, HR5	20,- PLN / km OS	40,- PLN / km OS

Jeśli trasa rajdu ulegnie skróceniu na skutek zmian w harmonogramie wynikających z publikacji komunikatu to organizator zobowiązany jest do dokonania ponownej kalkulacji wysokości wpisowego i zwrotu ewentualnej nadpłaty. Nie dotyczy to sytuacji gdy skrócenie trasy wynika z działania tak zwanej siły wyższej i jest niezależne od woli organizatora. GKSS jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji zapisów dotyczących wysokości wpisowego.

8.2.2. Wpisowe w terminie 2 jest wyższe o 600,- PLN w stosunku do każdej kwoty wyliczonej na podstawie art. 8.2.1 niniejszego regulaminu.

8.2.3. Dla zawodników osób prawnych (samochód zgłoszony przez zawodnika posiadającego licencję zawodnika/sponsorską) wpisowe jest wyższe o 600,- PLN w stosunku do każdej kwoty wyliczonej na podstawie art. 8.2.1 niniejszego regulaminu.

8.2.4. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów sponsorskich obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 600,- PLN za jedną załogę.

8.2.5. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 600,- PLN za jedną załogę.

8.2.6. Data realizacji płatności (nie złożenia!) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.

8.2.7. Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej pokrywającej OC zawodnika wobec osób trzecich.

8.3. Treść reklamy dodatkowej musi zostać opublikowana na stronie internetowej rajdu nie później niż na 7 dni przed terminem rozpoczęcia BK1. Organizator zobowiązany jest do umieszczenia w regulaminie uzupełniającym zał. nr 4 do niniejszego regulaminu.

8.3.1. Wokół tablic z numerem startowym na drzwiach samochodu musi znajdować się pole ochronne szerokości 10 cm w kolorystyce zgodnej z kolorem nadwozia.

8.3.2. Reklama na szybach samochodu musi spełniać wymagania art. 16.7 MKS. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do uznania przez ZSS.

8.3.3. W ramach wpisowego organizator ma obowiązek dostarczyć każdej zgłoszonej załodze:

	Zgłoszenie osoby prawnej	Zgłoszenie prywatne	Pakiet dodatkowy
Tablica „Serwis” *	2	1	-
Tablica „Pojazd Towarzyszący” *	2	1	1
Książka drogowa z regulaminem uzupełniającym**	2	1	1
Książka serwisowa (opcjonalnie)	2	2	-
Oficjalna mapa rajdu	4	2	2
Oficjalny program rajdu / informator	4	2	2
Identyfikator/opaska członka załogi	2	2	-
Identyfikator/opaska mechanika	6	4	2
Identyfikator/opaska członka zespołu	6	4	4
Identyfikator/opaska kierownika zespołu	1	-	-
Zestaw tablic i numerów startowych na sam. rajdowy	1	1	-
Zestaw materiałów do zapoznania z trasą rajdu	1	1	-

**upoważnia do wjazdu do parku serwisowego z uwzględnieniem art. 57.6 Regulaminu Sportowego*
***jeżeli, zgodnie z art. 19.1 Regulaminu Sportowego, organizator nie planuje druku regulaminu uzupełniającego, musi to być zaznaczone w jego treści*

8.3.4. Na wniosek zawodnika (zaznaczone stosowne pole w zgłoszeniu do zawodów), w miarę możliwości, organizator może dokonać sprzedaży pakietu dodatkowego dokumentów rajdowych zgodnie z tabelą zamieszczoną w art. 8.3.3 niniejszego regulaminu. Cena pakietu dodatkowego wynosi 250,- PLN.

8.4. Przystąpienie do zgłoszeń na pojedynczy rajd RSMP jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/kierowców zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją w/w rajdu/cyklu oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund. Zawodnik/kierowca ma prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w rajdzie/cyklu.

9. Ubezpieczenia

9.1. Każdy zawodnik oraz kierowcy biorą udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Zawodnik musi posiadać ważną polisę ubezpieczeniową OC pojazdu, którym startuje w rajdzie, niezależnie od tego czy w/w pojazd jest zarejestrowany w kraju, czy za granicą. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty zawodnika oraz osób trzecich powstałe z ich winy podczas rajdu.
9.2. Organizator każdego rajdu obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową OC oraz polisę NNW obejmującą osoby organizatora nieobjęte tym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania rajdu.
9.3. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik oraz kierowcy zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia odszkodowań w związku z wypadkami, które mogą się zdarzyć podczas rajdu. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innego zawodnika oraz kierowców.

10. Ruch drogowy

10.1. Wszystkie załogi uczestniczące w rajdzie zobowiązane są przestrzegać przepisów ruchu drogowego (z wyjątkiem przejazdów sportowych po zamkniętych dla ruchu publicznego trasach OS).
10.1.1. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie zapoznania z trasą rajdu nakładane będą kary:
- 50,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej w czasie zapoznania z trasą odcinków specjalnych i/lub odcinkiem testowym oraz na jakimkolwiek odcinku dojazdowym – kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
- zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu za każde inne naruszenie przepisów niż przekroczenie prędkości.

10.1.2. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie trwania rajdu nakładane będą następujące kary:
- pierwsze wykroczenie
  - przekroczenie prędkości: kara 50,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej – kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
  - inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS,
- drugie wykroczenie
  - przekroczenie prędkości: kara 100,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej – kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
  - inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS,
- trzecie wykroczenie — kara czasowa 5 minut nakładana przez Dyrektora zawodów,
- czwarte wykroczenie — dyskwalifikacja decyzją ZSS.

10.1.3. Nałożenie kar opisanych w art. 10.1.1. i 10.1.2. nie wyklucza nałożenia przez ZSS dodatkowych kar jeśli sędziowie uznają to za niezbędne.
10.1.4. Kary pieniężne wymienione w art. 10.1.1 i 10.1.2 niniejszego regulaminu są nakładane niezależnie od kar administracyjnych (mandat, grzywna itp.) nałożonych przez organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego i podlegają uiszczeniu w kasie organizatora rajdu w terminie podanym w zawiadomieniu o nałożeniu kary. Powyższe nie wyklucza możliwości nałożenia dalszych kar przez GKSS.
10.2. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych (tablice rejestracyjne z czerwonymi znakami na żółtym tle) można poruszać się wyłącznie po:
- trasie rajdu zgodnie z Książką Drogową i opublikowanymi do niej komunikatami,
- trasach dojazdowych wskazanych w Przewodniku Rajdowym (jeżeli został opublikowany) i informacjach Dyrektora.

10.2.1. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego, jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych, może kierować wyłącznie osoba posiadająca ważną licencję PZM w konkurencji rajdy samochodowe lub wydawaną przez PZM na dany rajd jednorazową licencję mechanika, która jest przypisana do konkretnego samochodu startującego w rajdzie.

11. Zapoznanie z trasą rajdu

11.1. Szczegółowe ustalenia odnośnie zapoznania z trasą rajdu organizator poda w regulaminie uzupełniającym. Materiały do zapoznania z trasą rajdu muszą zawierać proponowane przez organizatora drogi objazdowe. W celu skrócenia czasu zapoznania z trasą rajdu, organizator może umożliwić przejazd w kierunku przeciwnym, w stosunku do książki drogowej.
11.2. Wszystkie załogi zobowiązane są do przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Za nieprzestrzeganie powyższych wymogów nakładane będą kary zgodnie z art. 10.1.1 niniejszego regulaminu.
Podczas zapoznania z trasą rajdu samochody zapoznawcze będą wyposażone w urządzenia GPS, które będą służyły do kontroli przestrzegania przepisów ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem kontroli prędkości w czasie

zapoznania z trasą rajdu, zarówno na odcinkach specjalnych, jak również na trasie dojazdowej. System GPS stosowany w czasie zapoznania z trasą rajdu jest oficjalnym pomiarem prędkości PZM. Raport przejazdu będzie stanowił podstawę do ewentualnego nałożenia kar, zgodnie z art. 10.1.1 niniejszego regulaminu.
Szczegółowe instrukcje dotyczące pobrania/instalacji/obsługi/zwrotu w/w urządzeń zostaną zapisane w Regulaminie Uzupełniającym danego rajdu. Urządzenie GPS zostanie wydane po uiszczeniu opłaty wynikającej z jego użytkowania (100 PLN) oraz kaucji zwrotnej (200 PLN). W przypadku uszkodzenia urządzenia GPS z winy zawodnika będzie on zobowiązany do wyrównania szkody przed pierwszym posiedzeniem ZSS.
Fakt instalacji urządzenia oraz jego prawidłowego podłączenia do zasilania może być kontrolowany na wszystkich punktach sędziowskich zlokalizowanych na odcinkach specjalnych podczas trwania zapoznania z trasą rajdu oraz na całej trasie rajdu przez oznakowanych przedstawicieli organizatora. W przypadku stwierdzenia, że urządzenie GPS nie funkcjonuje z powodu niewłaściwego montażu lub ingerencji załogi w jego pracę, ZSS zostanie powiadomiony o tym fakcie i może podjąć decyzję o nałożeniu kary.
11.3. Organizator ma prawo do nałożenia innych ograniczeń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, które muszą być szczegółowo opisane w regulaminie uzupełniającym. Pierwszy przypadek złamania tych dodatkowych ustaleń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, będzie karany przez ZSS kwotą do 5000,- PLN. Drugie takie wykroczenie spowoduje niedopuszczenie do rajdu.
11.4. Każdy organizator rajdu jest zobowiązany do kontrolowania sposobu zapoznania z trasą rajdu przez załogi w zakresie zgodności zarówno z przepisami ruchu drogowego, jak i innymi przepisami, a w szczególności art. 35 Regulaminu Sportowego oraz z regulaminem uzupełniającym rajdu.
11.5. Podczas zapoznania z trasą rajdu dozwolone jest dwukrotne przejechanie trasy każdego OS z maksymalną prędkością dozwoloną przepisami ruchu drogowego, z uwzględnieniem proponowanej przez organizatora drogi dojazdowej. W przypadku rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli – FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ, organizator może zmienić ilość przejazdów zapoznawczych jeśli regulamin wyższego rzędu będzie tego wymagał. Organizator zobowiązany jest przygotować i udostępnić, za pośrednictwem strony internetowej zawodów, zapisy video z trasy wszystkich Odcinków Specjalnych rajdu. Materiały te muszą być dostępne nie później niż 3 dni przed dniem zapoznania z trasą rajdu. Program zorganizowanego zapoznania z trasą rajdu powinien być ułożony w taki sposób, aby umożliwić przejazd zapoznawczy OS-u w warunkach zbliżonych do przejazdu rajdowego (pora dnia) ze szczególnym uwzględnieniem odcinków przebiegających po zmroku. Jeżeli odcinek testowy nie jest częścią OS-u istnieje możliwość zapoznania się z nim w dowolnym czasie.
11.6. Każdy członek zespołu (zawodnik, kierowcy oraz ekipa wspierająca), który wykonuje zapoznanie z trasą OS (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), poza czasem wyznaczonym przez organizatora i bez jego pisemnej zgody, na wniosek Dyrektora zawodów i/lub każdej osoby oficjalnej, zostanie, po przeprowadzeniu dochodzenia, niedopuszczony do rajdu przez ZSS, a wpisowe nie zostanie zwrócone. Ponadto, naruszenie tego przepisu spowoduje nałożenie przez GKSS, na wniosek Dyrektora zawodów, kary finansowej do 30 000,- PLN oraz kary dodatkowej do wykluczenia włącznie.
11.7. Podczas zapoznania z trasą rajdu, każda załoga musi używać samochodu zapoznawczego, który spełnia wymagania art. 35 Regulaminu Sportowego, przy czym, w drodze wyjątku, dopuszcza się aby był on oklejony reklamami sponsorów załogi (chyba, że w przypadku zawodów wchodzących w skład międzynarodowych cykli – FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ zostało to zabronione w regulaminie uzupełniającym).
11.8. Każda załoga zobowiązana jest zwrócić kartę zapoznania z trasą rajdu (o ile taka będzie miała zastosowanie) na mecie stop ostatniego OS-u, z którym się zapoznawała.
11.9. Każdy zawodnik zgłoszony do rajdu ma prawo do skorzystania w czasie jego trwania z tzw. samochodu rozpoznania trasy, w którym mogą znajdować się nie więcej niż 2 osoby reprezentujące zawodnika (nie dotyczy rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli – FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ jeśli ich regulamin na to nie zezwala). Będzie to możliwe po uiszczeniu u organizatora kwoty w wysokości 600,- PLN. W ramach opłaty organizator zapewni załodze samochodu rozpoznania trasy dodatkową książkę drogową oraz mapę rajdu. Samochód rozpoznania trasy, który może być oklejony reklamami sponsorów załogi, będzie oznaczony specjalnymi naklejkami z numerami odpowiadającymi numerowi zawodnika, którego reprezentuje. Będzie on mógł wjechać na trasę OS-u w czasie 80-65 minut przed planowanym czasem startu pierwszej załogi do tego OS. Samochód ten musi poruszać się po OS zgodnie z przepisami ruchu drogowego, w kierunku przebiegu OS. W przypadku dogonienia przez samochód organizatora/bezpieczeństwa musi on bezwzględnie zjechać z trasy OS i nie może na nią powrócić, aż do przejazdu samochodu otwierającego trasę (szachownica). Naruszenie w/w przepisów podlegać będzie karze wg uznania ZSS.

12. Przebieg rajdu – postanowienia ogólne

12.1. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami Rozdziału III Zał. L do MKS FIA z wyjątkami określonymi niniejszym regulaminem.
12.1.1. W czasie poruszania się samochodu rajdowego po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji musi mieć na głowie zapięty kask ochronny (lista techniczna FIA nr 25) i musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa (lista techniczna FIA nr 57, w przypadku samochodów Grupy RN dopuszcza się pasy z listy technicznej FIA nr 24). W klasach: HR3, HR4, HR5, NAT4 oraz Pucharze RallyN do końca sezonu 2026 dopuszczone będą kaski z homologacją Snell na następujących zasadach:

- Sezon 2024: Snell SA2010/FIA 8858-2002, Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010,

- Sezon 2025: Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010,
- Sezon 2026: Snell SA2010/FIA 8858-2010 tylko z hologramem FIA, Snell SAH2010/FIA 8858-2010 tylko z hologramem FIA.

Każdy członek załogi musi używać system bezpieczeństwa ograniczający ruch głowy do przodu FHR (lista techniczna FIA nr 29 i/lub 36) wraz z odpowiednim kaskiem (zgodnie z wymaganiami Rozdziału III Zał. L do MKS FIA).

12.1.2. Każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, rękawice (nie dotyczy drugich kierowców - pilotów), skarpety i buty - zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27) lub 8856-2018 (lista techniczna nr 74). W klasach: HR3, HR4, HR5, NAT4 oraz Pucharze RallyN, dopuszczone jest do użycia wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodnego z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27), które nie posiada hologramu FIA na następujących zasadach:

- kombinezony są dopuszczone do użycia przez 15 lat od daty produkcji,
- długa bielizna, balaklawa, rękawice, buty są dopuszczone do użycia do 31.12.2025,
- skarpety są dopuszczone do użycia bezterminowo pod warunkiem, że przepisy FIA w tym zakresie nie ulegną zmianie.

12.1.3. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załóg będzie odbywała się podczas BK1 (do 01.06.2024 r. nie dotyczy to zawodników, których samochód posiada Sezonowe Badanie Kontrolne PZM oraz w każdym momencie trwania zawodów. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z homologacją skutkuje nałożeniem kary przez ZSS do dyskwalifikacji włącznie.

12.2. Każdy samochód na trasie OS powinien poruszać się z włączonymi światłami mijania i musi mieć zamknięte szyby (nie dotyczy specjalnego otworu w szybie bocznej przeznaczonego do wentylacji).

12.3. Kontrola masy samochodu może mieć miejsce w każdym momencie trwania zawodów.

12.4. Postępowanie w strefie startu do OS.

12.4.1. Natychmiast po zakończeniu czynności kontrolnych w PKC załoga zobowiązana jest przejechać w rejon startu do OS i jak najszybciej wręczyć kartę drogową sędziemu startu. Podjeżdżając najbliżej jak to możliwe punktu startu do OS należy zachować prawidłową kolejności pomiędzy poszczególnymi załogami, stosując się do poleceń sędziów.

12.4.2. Wypełniona karta drogowa zostanie niezwłocznie zwrócona załodze, nie później niż 30 sekund przed planowanym startem. Warunkiem zwrotu karty drogowej jest prawidłowe przygotowanie załogi do startu zgodnie z postanowieniami art. 12.1.1, 12.1.2 oraz 12.2 niniejszego regulaminu.

12.4.3. Jeżeli sędzia startu lub sędzia techniczny znajdujący się na miejscu uzna załogę za nieprzygotowaną do startu, po poinformowaniu o tym załogi, odmówi zwrotu karty drogowej oraz przesunie czas startu zgodnie z art. 48.4 Regulaminu Sportowego. Zdarzenie takie zostanie odnotowane w protokole, a jego przebieg opisany przez sędziego w raporcie przesłanym do Dyrektora zawodów. W sytuacji, gdy sędzia stwierdzi natychmiastową poprawę i uzna właściwe przygotowanie załogi, zwróci kartę drogową gdy czas pozostały do startu umożliwia zachowanie prawidłowej procedury startu (minimum 15 sekund).

12.5. Pomiar czasu na OS będzie prowadzony z dokładnością do 1/10 sekundy.

12.6. Jeżeli organizator zdecyduje się ustawić na trasie OS szykany, muszą one być dobrze widoczne (np. nie mogą być ustawiane bezpośrednio za szczytem), muszą być zbudowane w sposób trwały oraz muszą one odpowiadać wymogom podanym w zał. nr 5 do niniejszego regulaminu. Należy pamiętać, że celem szykan jest redukcja prędkości dla lokalnego zwiększenia bezpieczeństwa. Przy każdej szykanie, przez cały czas trwania przejazdu danego OS, musi znajdować się, wyposażony w środki łączności, sędzia faktu prowadzący protokół i co najmniej 2 sędziów zabezpieczenia, odpowiedzialnych za ewentualną odbudowę naruszonej szykany do stanu początkowego przed przejazdem następnej załogi. Każde, stwierdzone przez sędziego faktu naruszenie przez samochód szykany, wymagające jej odbudowy, spowoduje nałożenie przez Dyrektora zawodów na zawodnika kary 5s za każdy stwierdzony przypadek. Za każde ominięcie szykany zostanie nałożona kara 30 sekund, a każdy taki przypadek, zgodnie z art. 19.2 Regulaminu Sportowego, zostanie zgłoszony do ZSS. Nałożona kara czasowa zostanie doliczona do czasu OS-u na którym popełnione zostało naruszenie.

12.6.1. Jeżeli organizator na trasie OS ustawi jakiekolwiek wygrodzenia, wymuszające na załodze zmianę kierunku jazdy, to zastosowanie mają wszystkie wytyczne i konsekwencje jak w art. 12.6 niniejszego regulaminu.

12.6.2. Organizatorzy mogą ustawić na OS-ach tzw. „ograniczenia cięcia", których zadaniem będzie uniemożliwienie skrócenia trasy lub zjechania z wyznaczonej drogi podczas zapoznania z trasą rajdu i/lub w czasie pokonywania odcinka specjalnego. „Ograniczenia cięcia" muszą być omijane lewą lub prawą stroną samochodu – tak jak wynika z rysunków zamieszczonych w Książce Drogowej. Podsumowując:

- Każde stwierdzone opuszczenie drogi czterema kołami poza krawędź jezdni mające na celu skrócenie trasy, omijanie „ograniczeń cięcia" po niewłaściwej stronie względem wyznaczonej w Książce Drogowej lub przejazd nad „ograniczeniem cięcia" (podstawa ogranicznika pomiędzy kołami jednej osi) będzie uznane za naruszenie art. 19.2 Regulaminu Sportowego oraz art. 12.7 niniejszego regulaminu i zostanie zasygnalizowane ZSS w celu nałożenia stosownej kary.
- Zgodnie z art. 19.2 Regulaminu Sportowego, organizator może postawić dodatkowe (nie ujęte w Książce Drogowej) „ograniczenia cięcia" (wygrodzenia) w miejscach, w których podczas zapoznania z trasą rajdu bądź podczas pierwszej pętli rajdu, zawodnicy zmienili trasę przejazdu zjeżdżając z drogi. Informacja o każdej wprowadzonej tego typu zmianie musi zostać przekazana wszystkim załogom przed startem do odcinka, na którym dokonano zmian.

- Organizator, decydując się na ustawienie „ograniczenia cięcia", zobowiązany jest do zapewnienia w tym miejscu sędziego zabezpieczenia, odpowiedzialnego za ewentualną odbudowę naruszonego elementu w celu przywrócenia stanu początkowego przed przejazdem następnej załogi.

12.7. Wszystkie załogi otrzymają książkę drogową zawierającą szczegółowy opis trasy, która musi być obowiązkowo przestrzegana. W przypadku nieprzestrzegania zapisów zawartych w książce drogowej ZSS podejmie decyzję o nałożeniu stosownej kary, aż do dyskwalifikacji włącznie.

12.7.1. Jeżeli na odcinku drogowym załoga opuści trasę rajdu opisaną w książce drogowej, ale po stwierdzeniu pomyłki wróci na trasę w miejscu jej opuszczenia, ZSS po przeprowadzonym dochodzeniu podejmie decyzję o nie nakładaniu kary opisanej w art. 12.7 niniejszego regulaminu.

12.7.2. Każdy tom książki drogowej musi zawierać formularz ostatecznego wycofania się z zawodów. Każda załoga, która wycofuje się z rajdu musi dokładnie wypełnić ten formularz i złożyć go osobiście lub przez osobę upoważnioną na ręce sędziego w dowolnym punkcie kontrolnym, obsadzie samochodu „szachownica"/"K" lub w biurze rajdu przed zakończeniem Etapu. Niestosowanie się do tak przyjętego trybu postępowania spowoduje w każdym przypadku poinformowanie ZSS, który podejmie właściwą decyzję.

12.8. Podczas ceremonii startu i mety rajdu, organizator zobowiązany jest zapewnić takie warunki, aby na rampie znajdowała się wyłącznie załoga i jej samochód. Niedozwolona jest obecność ekipy wspierającej oraz hostess zespołu.

12.9. Czas każdego OS-u (w tym także ostatniego odcinka rajdu tzw. Power Stage) jest sumą czasu rzeczywistego pokonania tego odcinka oraz wszystkich kar czasowych nadanych na nim (falstart, potrącenia szykan i wygrodzeń, opóźniony start, itp.). Aby można było podać czas OS załoga musi się stawić na jego mecie stop. Kary czasowe nie wpływające na wynik na OS, np. spóźnienia na PKC bezpośrednio przed nim, będą dodane do łącznego czasu rajdu.

12.10. Rozdanie nagród w klasyfikacji generalnej rajdu powinno odbywać się podczas przyjazdu załóg na metę rajdu.

12.11. W RSMP obowiązują następujące zasady ponownego startu po wycofaniu:

12.11.1. Postanowienia ogólne

Załoga, która nie ukończyła jakiejkolwiek Sekcji rajdu będzie uznana za ponownie startującą od Sekcji, która rozpoczyna się po najbliższym nocnym przegrupowaniu, chyba że pisemnie potwierdzi inny zamiar Dyrektorowi zawodów poprzez wypełnienie formularza znajdującego się z tyłu książki drogowej („ostateczne wycofanie z zawodów") i przekaże go, tak szybko jak to jest możliwe, najlepiej przed publikacją kolejnej listy startowej.

Przepis ten dotyczy również załogi, która przekroczyła limit czasu lub nie posiada potwierdzenia z punktu kontrolnego. Przepis ten nie ma jednak zastosowania w przypadku załogi zdyskwalifikowanej w następstwie decyzji ZSS. W przypadku nieukończenia ostatniego dnia rajdu punkty za rajd i Power Stage nie zostaną przyznane.

12.11.2. Miejsce i czas serwisowania

Każda załoga, której nie uda się ukończyć Sekcji zgodnie z zapisami art. 12.11.1 może naprawiać swój samochód według własnego uznania, w dowolnym miejscu. Przed rozpoczęciem naprawy konieczne jest przedstawienie samochodu do weryfikacji sędziów technicznych. W czasie weryfikacji zawodnik ma obowiązek uzgodnić z Delegatem Technicznym zakres naprawy i poinformować go o miejscu jej wykonywania. Samochód po naprawie musi być wstawiony do parku zamkniętego najpóźniej na 1 godzinę przed startem pierwszej załogi do kolejnej części rajdu, występującej bezpośrednio po nocnym przegrupowaniu a jego stan sprawdzony przez sędziów technicznych. Samochód musi zachować swoje oryginalne nadwozie, blok silnika oraz pozostałe elementy, które były zaplombowane podczas BK1.

12.11.3. Każdej załodze, która ponownie wystartuje po wycofaniu będzie nadana kara czasowa:

- za każdy nieukończony odcinek specjalny bądź super specjalny: 10 min

Jeżeli wycofanie nastąpiło po ostatnim odcinku specjalnym bądź super specjalnym przed nocnym przegrupowaniem to uznaje się że załoga nie ukończyła ostatniego odcinka specjalnego bądź super specjalnego.

W/w kara zostanie dodana do czasu najszybszego zawodnika w danej klasie. W przypadku, gdy w danej klasie rywalizuje tylko jedna załoga, kara będzie naliczona do najlepszego czasu osiągniętego w niższej klasie wg kolejności klas opisanej w art. 5.4 niniejszego regulaminu. Po nałożeniu kar czasowych uznaje się, że załoga ukończyła Sekcję i może być klasyfikowana w całym rajdzie, co wiąże się z możliwością zdobywania punktów w Mistrzostwach za ten rajd, jak i punktów bonusowych za Power Stage.

13. Badanie Kontrolne 1 (BK1) i Serwisowanie

13.1. BK1 będzie obejmowało sprawdzenie:

- marki i modelu samochodu,
- ogólnej zgodności samochodu z przepisami technicznymi FIA/PZM obowiązującymi dla grupy/klasy, w której jest on klasyfikowany,
- niezbędnego wyposażenia bezpieczeństwa samochodu oraz wyposażenia bezpieczeństwa osobistego określonego w przepisach technicznych FIA/PZM obowiązujących dla grupy/klasy, w której samochód jest klasyfikowany,
- dokumentów samochodu wymienionych w art. 13.3. niniejszego regulaminu.

13.2. BK1 będzie przeprowadzone zgodnie z Regulaminem Sportowym.

13.3. W czasie BK1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić następujące dokumenty:

- Kartę badania kontrolnego BK1,
- Kartę wyposażenia bezpieczeństwa osobistego (wydrukowaną oraz poprawnie i czytelnie wypełnioną),

- KSS PZM format A5, albo potwierdzenie wydania KSS, albo KSS innego ASN, zgodnie z art. 4.3.1 niniejszego regulaminu.
- Dowód rejestracyjny pojazdu,
- Homologację samochodu na drukach FIA lub uprawnionego ASN (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN klatki bezpieczeństwa (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN katalizatora (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat modyfikacji nadwozia (jeżeli dotyczy).

13.4. Przed każdym rajdem RSMP w trakcie BK1 plombowany będzie silnik (kadłub) i jeżeli dotyczy – turbosprężarki (w samochodzie i jedna zapasowa) oraz zawór pop-off. Każdy zawodnik jest zobowiązany do wcześniejszego przygotowania miejsc (otwory, przeloty, przeciągnięty drut, zdemontowana płyta pod silnikiem itp.) umożliwiających plombowanie wskazanego elementu. Niezależnie od powyższego w trakcie BK1 plombowane będą nadwozia i/lub klatki bezpieczeństwa.

13.5. Skrzynia biegów i mechanizmy różnicowe mogą być wymienione w czasie rajdu pod warunkiem, że Delegat Techniczny PZM został wcześniej poinformowany o intencji dokonania takiej wymiany. W tych przypadkach, wskazani przez Delegata Technicznego PZM, sędziowie techniczni dokonają oznakowania zdemontowanej skrzyni biegów i mechanizmów różnicowych.

13.6. Ze względów bezpieczeństwa, zabrania się mocowania kamer/obiektywów na zewnątrz samochodu (wysięgniki, przyssawki, uchwyty, itp.), które wystają poza obrys karoserii. Kontrola montażu kamer odbywać się będzie podczas BK1 oraz w każdym momencie trwania rajdu. W czasie trwania rajdu mogą być używane jedynie te kamery, które zostały zamontowane przed BK1, a sposób ich montażu został zweryfikowany podczas BK1. Do 01.06.2024 r. miejsce zamontowania kamer w samochodach, które zostały poddane procedurze SBK PZM, musi zostać przedstawione do weryfikacji przez Delegata Technicznego PZM przed startem do rajdu. Stwierdzenie odstępstw od powyższych zapisów podczas trwania rajdu skutkować będzie nałożeniem przez ZSS kary do dyskwalifikacji załogi włącznie.

13.7. Samochód, który nie będzie odpowiadał przepisom, może zostać niedopuszczony do startu przez ZSS na podstawie raportu sędziów technicznych.

13.8. Obecność członków załogi w czasie BK1 nie jest obowiązkowa, niemniej, załoga musi być reprezentowana przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela. W czasie BK1, wszystkie osoby znajdujące się w strefie badania kontrolnego muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania w tym obszarze.

13.9. Serwisowanie będzie odbywać się na zasadach podanych w art. 56-60 Regulaminu Sportowego. W przypadku, kiedy park zamknięty po pierwszym Etapie zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie parku serwisowego, samochód po serwisie 45 minut może być wstawiony do tego parku przez upoważnionego w zgłoszeniu przedstawiciela załogi, co nie zwalnia zawodnika ze wszystkich konsekwencji prawidłowego wjazdu i odpowiedzialności za wpisy do karty drogowej. Jednoznaczną zgodę na powyższe organizator musi jasno określić w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie, który nie może być wydany po starcie do rajdu. Zaleca się zastosowanie przez organizatora „flexi serwisu" na koniec 1 Etapu rajdu dwuetapowego. Zezwala się na umieszczenie w parku serwisowym reklam sponsorów zawodnika na samochodach serwisowych i pojazdach towarzyszących, namiotach, parasolach oraz płotkach okalających wykupioną lub przyznaną powierzchnię serwisową. Inne reklamy wymagają uzgodnienia i wyrażenia zgody przez organizatora rajdu.

13.10. Organizator rajdu RSMP obowiązany jest zaplanować trasę rajdu w taki sposób, aby przewidziany był geograficznie tylko jeden park serwisowy. Powierzchnia stanowiska serwisowego jaką otrzyma zawodnik wynosi:

Klasa, do której zgłoszony jest samochód:	Przysługująca powierzchnia w Parku Serwisowym
2,	80 m^2
3, NAT2	70 m^2
4, 4R2, 5, NAT3, NAT4	60 m^2
HR2, HR3, HR4, HR5	50 m^2

Na wniosek zawodnika, w miarę dostępności miejsca, organizator może przyznać dodatkową powierzchnię w Parku Serwisowym po uiszczeniu dodatkowej opłaty (pierwszeństwo będą mieli zawodnicy legitymujący się licencją zawodnika/sponsorską). Opłata za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym wynosi:

- 25,- PLN/m^2 – dla zawodników prywatnych.
- 35,- PLN/m^2 – dla zawodników posiadających licencję zawodnika/sponsorską.

Jeżeli zawodnik decyduje się na wykupienie dodatkowej powierzchni w parku serwisowym to za każde dodatkowe 100 m^2 powierzchni przysługuje mu prawo wjazdu kolejnym samochodem z tablicą „Serwis" (100 m^2 = 1 dodatkowa tablica „Serwis").

13.11. Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem płachty z materiału płynoszczelnego lub folii o minimalnej grubości 0,5 mm i o rozmiarach co najmniej 4 x 6 m, aby podłoże było skutecznie zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia. Za niestosowanie się do powyższego, Dyrektor zawodów będzie mógł nałożyć na winnego zawodnika karę w wysokości 100% wpłaconego wpisowego za każdy stwierdzony przypadek.

13.12. W parku serwisowym obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Przekroczenie tej prędkości będzie skutkowało karami zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu.
13.13. W strefie tankowania organizator zobowiązany jest zapewnić spełnienie warunków bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W szczególności organizator zobowiązany jest dostarczyć płachtę z materiału płynoszczelnego lub folię o minimalnej grubości 0,5 mm zabezpieczającą podłoże w miejscu stanowisk tankowania pojazdów. Obowiązek ten dotyczy także terenów stacji benzynowych oraz terenów utwardzonych (asfalt, beton, kostka brukowa). Sposób wytyczenia i zabezpieczenia strefy tankowania musi uniemożliwić osobom nieupoważnionym, a w szczególności widzom, dostęp w pobliże tankowanych pojazdów.
W czasie tankowania cały personel zaangażowany w operację tankowania musi być ubrany zgodnie z art. 61.2.3 Regulaminu Sportowego. Zaleca się, aby każdy zespół w trakcie przeprowadzania procedury tankowania, posiadał na wyposażeniu gaśnicę proszkową o minimalnej masie środka gaśniczego 2 kg. Dodatkowo załoga musi znajdować się poza samochodem podczas jego tankowania.
W trakcie trwania rajdu, oprócz stref tankowania, dozwolone jest tankowanie na stacjach paliw (bezpośrednio z dystrybutora) paliwa handlowego. Stacje na których jest to dozwolone muszą być w jednoznaczny sposób wyznaczone przez organizatora i wskazane w książce drogowej.
13.14. Paliwo.
Jako paliwo może służyć tylko benzyna lub olej napędowy, które muszą spełniać wymagania przepisów art. 252.9 Zał. J MKS. Paliwo E85 oraz inne paliwo dostarczone do stref tankowania w beczkach (lub innych dedykowanych zbiornikach), które zawiera bioetanol* nie jest dopuszczone w RSMP.
**Wyjątkiem jest paliwo handlowe zawierające bioetanol, dostępne na stacjach paliwowych na terenie RP.*

14. Opony

14.1. W klasach: 2, 3, 4, 4R2, 5, HR2, NAT2, obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z art. 13 Regulaminu Sportowego (zabroniona jest modyfikacja wzoru bieżnika, w tym nacinanie).
14.1.1. W klasie NAT3 obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z art. 13 Regulaminu Sportowego, jednakże dopuszcza się docinanie opon zgodnie z aktualną listą „List of Cut Wet Patterns for Asphalt Tyres", opublikowaną przez FIA. Dopuszcza się również stosowanie opon z homologacją drogową „E".
14.2. W klasach: HR3, HR4, HR5, NAT4 obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z art. 13 Regulaminu Sportowego, z następującymi zmianami:

- **Opony formowane** (art. 13.1.2. Regulaminu Sportowego) - wszystkie samochody muszą być wyposażone w opony formowane. Ręczne nacinanie lub modyfikacja określonego wzoru bieżnika opony jest dozwolona.
- **Opony asfaltowe** (art. 13.1.8. Regulaminu Sportowego) - przez cały czas trwania rajdu, głębokość bieżnika opon asfaltowych zamontowanych na samochodzie nie może być mniejsza niż 1,6 mm, na co najmniej trzech czwartych powierzchni bieżnika. Producent opon, musi zapewnić widoczne znaki kontrolne. Opony asfaltowe muszą być zgodne z zał. V Regulaminu Sportowego i być homologowane przez FIA (patrz lista opublikowana na stronie internetowej FIA).

art. 13.1.3; 13.1.5; 13.1.6; 13.1.7; 13.1.9; 13.1.10; 13.1.11; 13.1.12; Regulaminu Sportowego obowiązują w RSMP (dotyczy klas wymienionych w art. 14.2.).
art. 13.1.1; 13.1.4; nie obowiązują w RSMP (dotyczy klas wymienionych w art. 14.2.).
14.3. Jedynie oznakowane opony mogą być stosowane na trasie rajdu. W czasie zawodów obręcze kół musza być pozbawione wszelkich oznakowań z poprzednich rajdów – zapis dotyczy wszystkich klas. Nie zastosowanie się do powyższego spowoduje nałożenie kary przez ZSS.
14.4. Zabrania się tzw. „grzania opon" (wężykowanie, zygzakowanie) na wszystkich otwartych dla ruchu drogach dojazdowych podczas trwania rajdu. Każdy taki stwierdzony przypadek, zostanie przedstawiony ZSS, który nałoży karę zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu (niezależnie od kar administracyjnych).
14.5. Strefy Grzania Opon
W przypadku rajdu asfaltowego organizator, zgodnie z art. 44.4 Regulaminu Sportowego, pomiędzy PKC, a Startem do pierwszego OS każdej sekcji rajdu, ma obowiązek zorganizować tzw. „strefę grzania opon" o długości minimum 500 m. Przepis ten nie dotyczy przypadku gdy pierwszym OS-em w sekcji jest odcinek medialny/miejski. W miarę posiadanych możliwości w/w strefa może zostać zorganizowana przed pozostałymi OS w rajdzie.

15. Park zamknięty

15.1. Podczas wszystkich przerw w rajdzie uczestniczące samochody podlegają przepisom parku zamkniętego.
15.2. Za wykroczenie przeciwko przepisom parku zamkniętego grozi kara do uznania ZSS, aż do dyskwalifikacji włącznie.

16. Protesty - odwołania

16.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS (art. 13).
16.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie w biurze rajdu wraz z kaucją w wysokości 100% kwoty wpłaconego wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.
16.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu oraz kontroli rodzaju stosowanego paliwa, składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość zostanie określona przez ZSS na

wniosek Delegata Technicznego.
16.4. Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty poniesione w związku z jego rozpatrzeniem przewyższą wartość wpłaconego depozytu, różnica zostanie dopłacona przez protestującego. Natomiast gdy wartość wpłaconego depozytu przewyższy koszty związane z rozpatrzeniem protestu różnica zostanie zwrócona protestującemu.
16.5. W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na zawodnika, przeciwko któremu został on złożony.
16.6. Każde odstępstwo od przepisów technicznych stwierdzone w samochodzie zawodnika zostanie przekazane do ZSS, który zdecyduje o nałożeniu kary. Dodatkowo GKSS może nałożyć karę zgodnie z MKS, aż do wykluczenia włącznie.
16.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS wynosi 3000,- PLN.

17. Nagrody w rajdach RSMP

17.1. We wszystkich rajdach RSMP prowadzone będą osobne klasyfikacje wymienione w art. 20.1 niniejszego regulaminu. Organizator zobowiązany jest zapewnić w poszczególnych klasyfikacjach rajdu następujące nagrody:

- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji generalnej - po 2 puchary,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji generalnej 2WD - po 2 puchary,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasie - po 2 puchary,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji zespołów producentów - po 1 pucharze,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji zespołów sponsorskich - po 1 pucharze.

Puchary w klasyfikacji klubowej będą przyznane wyłącznie na koniec sezonu.
17.2. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne nagrody, których lista musi być wywieszona na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed rozpoczęciem rajdu.
17.3. Nagrodzeni zawodnicy zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście podczas uroczystości rozdania nagród (zgodnie z programem rajdu). Nagrody nieodebrane przechodzą na własność organizatora.

18. Punktacja w rajdach RSMP

18.1. Aby zdobywać punkty w jakiejkolwiek klasyfikacji rocznej i być sklasyfikowanym na koniec sezonu kierowca musi dokonać rejestracji do cyklu RSMP (niezarejestrowani kierowcy nie odbierają punktów do klasyfikacji rocznej).
18.1.1. Rejestracji do cyklu RSMP należy dokonać najpóźniej w dniu Odbioru Administracyjnego rundy RSMP, od której kierowca chce zdobywać punkty do klasyfikacji mistrzostw.
18.1.2. Rejestracji dokonuje się poprzez wniesienie opłaty na konto ZG PZM: 35 1500 1777 1217 7001 1143 0000 z dopiskiem **„RSMP - roczna opłata rejestracyjna: imię i nazwisko kierowcy, nr licencji kierowcy"**. Wysokość opłaty jest następująca:

- 1000,- PLN - priorytet **RSMP1** (upoważnia do zdobywania punktów we wszystkich klasyfikacjach mistrzostw samochodem dowolnej klasy),
- 500,- PLN – priorytet **RSMP2** (upoważnia do zdobywania punktów we wszystkich klasyfikacjach mistrzostw samochodem dowolnej klasy za wyjątkiem klas 2/3/NAT2).

18.1.3. Zarejestrowany kierowca, wraz z drugim kierowcą (pilotem) z którym wystartuje, bez względu na to czy w sezonie wystartuje jednym lub różnymi samochodami należącymi do tej samej lub różnych klas będą zdobywać punkty do klasyfikacji mistrzostw. W przypadku zmiany priorytetu z **RSMP2** na **RSMP1** (start samochodem klasy 2/3/NAT2) punkty do klasyfikacji rocznych RSMP będą liczone pod warunkiem wniesienia uzupełniającej opłaty rejestracyjnej w wysokości 500,- PLN.
18.1.4. Punkty w klasyfikacjach: klubowej / zespołów producentów / zespołów sponsorskich mogą być zdobywane jedynie przez kierowców zarejestrowanych do cyklu RSMP.
18.2. We wszystkich klasyfikacjach każdego rajdu (nie dotyczy finałowej rundy sezonu) stosowana będzie punktacja niezależna od frekwencji w danej klasyfikacji, zgodnie z tabelą:

Zajęte miejsce	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	kolejne
Zdobyte punkty	30	24	21	19	17	15	13	11	9	7	5	4	3	2	1	0

W finałowej rundzie sezonu, punkty wskazane w powyższej tabeli zostaną pomnożone przez współczynnik 1,5.
18.3. Power Stage będzie dodatkowo punktowany w klasyfikacji generalnej, klasyfikacji generalnej 2WD oraz w klasyfikacji poszczególnych klas rajdu wg następujących zasad: 5, 4, 3, 2, 1 pkt. odpowiednio za zajęcie pierwszego, drugiego, trzeciego, czwartego i piątego miejsca w danej klasyfikacji.
18.4. Zapisy art. 18.3 regulaminu nie dotyczą klasyfikacji: klubowej, zespołów producentów i zespołów sponsorskich.
18.5. W przypadku nieukończenia rajdu lub dyskwalifikacji zawodnika punkty zgodnie z art. 18.3 zostaną przydzielone bez uwzględnienia w klasyfikacji w/w zawodnika.

19. Warunki klasyfikacji rocznej

19.1. W klasyfikacjach rocznych RSMP sklasyfikowani będą zarejestrowani do cyklu kierowcy oraz drudzy kierowcy (piloci), którzy z nimi wystartowali. Warunkiem klasyfikacji jest start (podanie karty na pierwszym PKC rajdu) w minimum dwóch rajdach w sezonie. Zapis ten nie dotyczy klasyfikacji generalnej oraz klasyfikacji generalnej 2WD,

gdzie aby być sklasyfikowanym, należy wystartować w minimum 4 rajdach.
19.2. We wszystkich klasyfikacjach rocznych RSMP, załogi będą klasyfikowane w całości, tj. kierowca i drugi kierowca (pilot) razem, jeżeli przez cały sezon załoga startowała w tym samym składzie.
19.3. Jeśli podczas sezonu nastąpiły zmiany w składzie załogi to warunkiem uwzględnienia drugiego kierowcy (pilota) w klasyfikacji rocznej jest jego start w więcej niż połowie rozegranych rund z tym samym kierowcą. Przyjmuje się, że po spełnieniu tego warunku kierowcy stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu.
19.4. We wszystkich klasyfikacjach rocznych, indywidualnych i zespołowych zawodnikom oraz kierowcom zostaną zaliczone punkty ze wszystkich rozegranych rund (bez odliczania).
19.5. Zwycięzcą klasyfikacji będzie zawodnik/załoga, który/a w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. W przypadku drugich kierowców (pilotów) obowiązują reguły opisane w art. 19.3 niniejszego regulaminu. Zawodnik/załoga, który/a zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów w którejkolwiek klasyfikacji, dla ustalenia końcowej kolejność, zostanie zastosowany art. 8 Regulaminu Sportowego.
19.6. Zawodnik zdyskwalifikowany za odstępstwa techniczne podczas rajdu ponosi z tego tytułu konsekwencje w tym rajdzie niezależnie od kary, którą może nałożyć GKSS.
19.7. Kierowca startujący samochodem homologowanym w okresie od 01.01.1997 do 31.12.1999[1], który spełnia wymogi analogicznych klas RSMP i HRSMP, musi określić w klasyfikacji rocznej, w którym cyklu będzie klasyfikowany. Potwierdzeniem tego będzie zgłoszenie do pierwszego rajdu, w którym weźmie udział. Wykaz analogicznych klas:

RSMP	HRSMP
HR2	F2
HR3, HR4, HR5	F1
NAT2, NAT3	HISTORIC OPEN +2000
NAT4	HISTORIC OPEN -2000

20. Klasyfikacje roczne RSMP

20.1. W RSMP prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne obejmujące jedynie zawodników/kierowców zarejestrowanych do cyklu RSMP:
- generalna;
- generalna 2WD;
- poszczególnych klas;
- klubowa;
- zespołów producentów;
- zespołów sponsorskich;

20.2. Klasyfikacja generalna.
20.2.1. W klasyfikacji generalnej klasyfikowani będą wszyscy zawodnicy/kierowcy, którzy uczestniczą w rajdzie.
20.2.2. Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie zawodników/kierowców w klasyfikacji generalnej zostaną przyznane następujące tytuły:
- za pierwsze miejsce - Mistrz Polski,
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski,
- za trzecie miejsce - II Wicemistrz Polski.

20.3. Klasyfikacja generalna 2WD.
20.3.1. W klasyfikacji generalnej 2WD klasyfikowani będą zawodnicy/kierowcy, którzy uczestniczą w rajdzie samochodem napędzanym na jedną oś z wyłączeniem zgłoszonych samochodem RGT[5].
20.3.2. Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie zawodników/kierowców w klasyfikacji generalnej 2WD zostaną przyznane następujące tytuły:
- za pierwsze miejsce - Mistrz Polski 2WD,
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski 2WD,
- za trzecie miejsce - II Wicemistrz Polski 2WD.

20.4. Klasyfikacja w klasach.
20.4.1. W poszczególnych klasach klasyfikowani będą zawodnicy/kierowcy w nich zgłoszeni.
20.4.2. W zależności od ilości sklasyfikowanych załóg w klasyfikacji każdej z klas zaliczanych do klasyfikacji generalnej przyznane zostaną następujące tytuły:
- przy min. 3 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie,
- przy min. 5 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie i Wicemistrz Polski w klasie,
- przy min. 7 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie, Wicemistrz Polski w klasie oraz II Wicemistrz Polski w klasie.

20.5. Klasyfikacja klubowa.
Klasyfikacja klubowa będzie prowadzona na każdym rajdzie i nie wymaga dodatkowego zgłoszenia. W klasyfikacji

[5] Od sezonu 2025 samochody 2WD, o pojemności silnika powyżej 3000 cm^3, nie będą klasyfikowane w klasyfikacji generalnej 2WD.

klubowej liczone będą punkty z klasyfikacji w klasach dla 3 kierowców klubu lub automobilklubu, którzy na danym rajdzie uzyskali ich największą liczbę. Kierowcy, którzy nie posiadają polskiej licencji i w zgłoszeniu nie wskazali przynależności klubowej, nie będą uwzględniani w klasyfikacji klubowej, natomiast ich sklasyfikowanie w danej klasie odbiera punkty pozostałym kierowcom. W rocznej klasyfikacji klubowej liczone będą punkty zdobyte we wszystkich rozegranych rajdach. W klasyfikacji klubowej na koniec sezonu zostaną rozdane tytuły mistrzowskie bez względu na ilość sklasyfikowanych klubów/automobilklubów.

20.6. Klasyfikacja zespołów producentów

20.6.1. Do klasyfikacji zespołów producentów może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM i którego wyłącznym lub jednym z partnerów jest firma będąca producentem lub oficjalnym importerem marki samochodowej na terenie RP. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów producentów. Nazwa marki samochodowej musi występować w nazwie zespołu oraz być umieszczona na licencji.

20.6.2. Zespół stanowi 1-2 załóg zgłoszonych przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do rajdu. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia w dodatkowej klasyfikacji zespołów producentów. Punkty do klasyfikacji zespołów producentów zostaną przyznane tylko najwyżej sklasyfikowanej załodze każdego zespołu w każdym rajdzie. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów producentów. Sklasyfikowanie drugiej załogi zespołu producentów nie zwiększa wyniku punktowego zespołu, natomiast odbiera punkty pozostałym zespołom w tej klasyfikacji.

20.6.3. Opis formy zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów znajduje się w art. 8 niniejszego regulaminu.

20.6.4. Klasyfikacja zespołów producentów prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu.

20.6.5. W klasyfikacji zespołów producentów uwzględnione będą tylko marki samochodowe, a nie kompletne nazwy zespołów. Dopuszczalne są zmiany nazwy zespołu w trakcie sezonu, o ile nazwa marki samochodowej pozostanie ta sama.

20.6.6. Wynikiem rocznym w każdej z tych klasyfikacji jest suma punktów zdobytych przez dany zespół we wszystkich rajdach sezonu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku punktowego w klasyfikacji końcowej sezonu zadecyduje lepszy wynik czasowy w klasyfikacji końcowej ostatniej rundy sezonu. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez względu na ilość sklasyfikowanych zespołów producentów.

20.7. Klasyfikacja zespołów sponsorskich

20.7.1. Do klasyfikacji zespołów sponsorskich może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Wskazana przez sponsora nazwa musi występować w nazwie zespołu i na licencji.

20.7.2. Załogi uczestniczące w rajdzie mogą być przez tego zawodnika zgłoszone do klasyfikacji dodatkowej – klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół stanowi od 1 do 4 załóg, które uczestniczą w rajdzie. Punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zostaną przyznane maksymalnie dwóm załogom należącym do zespołu, tj. najwyżej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na cztery koła (dodatkowo samochody RGT niezależnie od rodzaju napędu i OPEN 2WD o pojemności silnika powyżej 3000 cm^3), zgodnie z zajętym miejscem pośród takich samochodów zgłoszonych do klasyfikacji sponsorskiej rajdu oraz najwyżej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na jedną oś (nie dotyczy samochodów RGT i OPEN 2WD o pojemności silnika powyżej 3000 cm^3), zgodnie z zajętym miejscem pośród takich samochodów zgłoszonych do klasyfikacji sponsorskiej rajdu. W przypadku, gdy na mecie rajdu zespół reprezentować będą załogi zaliczane tylko do jednej z w/w grup punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zdobędzie tylko jedna z nich, zgodnie z zajętym miejscem pośród samochodów zgłoszonych do danej grupy w klasyfikacji sponsorskiej rajdu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku o wygranej zadecyduje wyższe miejsce samochodu napędzanego na cztery koła.

20.7.3. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

20.7.4. Opis formy zgłoszenia do klasyfikacji sponsorskiej znajduje się w art. 8 niniejszego regulaminu.

20.7.5. Klasyfikacja zespołów sponsorskich prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu.

20.7.6. Wynikiem rocznym w każdej z tych klasyfikacji jest suma punktów zdobytych przez dany zespół we wszystkich rajdach sezonu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku punktowego w klasyfikacji końcowej sezonu zadecyduje lepszy wynik czasowy w klasyfikacji końcowej ostatniej rundy sezonu. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez względu na ilość sklasyfikowanych zespołów sponsorskich.

20.8. Obecność zawodnika/kierowców, zwycięzców Mistrzostw w każdej klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Każda nieobecność, prócz przypadku siły wyższej, spowoduje nałożenie kary finansowej przez GKSS.

21. Inne postanowienia

21.1. Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wznoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści, a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

21.2. Każdy Zawodnik/Kierowca/Sędzia/Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.
21.3. Na wybranym fragmencie OS lub na fragmencie drogi o charakterze zbliżonym do trasy OS-ów rozgrywanych podczas rajdu, organizator musi przygotować odcinek testowy. Udział w tym odcinku nie jest obowiązkowy i będzie dodatkowo płatny. W odcinku testowym mogą wziąć udział jedynie załogi, które zaznaczyły stosowne pole w zgłoszeniu do zawodów oraz wpłaciły na konto organizatora (do czasu zamknięcia terminu zgłoszeń) opłatę w wysokości 600,-PLN. W przypadku gdy chęć udziału w odcinku testowym zadeklaruje mniej niż 15 załóg organizator ma prawo odwołać ten odcinek, zwracając pobraną uprzednio opłatę. Organizator zobowiązany jest zapewnić zabezpieczenie odpowiadające zabezpieczeniu OS jak podczas rajdu z zachowaniem pomiaru czasu oraz musi przeprowadzić kontrolę przebiegu odcinka testowego przez CKR.
W samochodzie rajdowym biorącym udział w odcinku testowym mogą znajdować się tylko osoby zgłoszone do rajdu. Dopuszcza się aby na miejscu pilota był przewożony inżynier serwisu lub inna osoba wg uznania zawodnika. Fakt ten należy zgłosić przed startem do odcinka testowego, gdzie przewożona osoba musi podpisać formularz zrzeczenia się odpowiedzialności organizatora. Każda osoba biorąca udział w odcinku testowym musi zachować wymogi bezpieczeństwa opisane w art. 12.1 niniejszego regulaminu. Każdy samochód biorący udział w odcinku testowym musi przejść z pozytywnym wynikiem BK1. Do 01.06.2024 r. nie dotyczy to samochodów posiadających aktualną wizę SBK PZM. Do odcinka testowego zostaną dopuszczone jedynie samochody wyposażone w urządzenia GPS, oklejone zgodnie z wymaganiami zał. nr 4 do niniejszego regulaminu. Jazda samochodem na odcinku testowym w kierunku przeciwnym do właściwego jest zabroniona pod rygorem niedopuszczenia zawodnika do startu w rajdzie przez ZSS.
21.4. Po zakończeniu rajdu, czas przeznaczony na badania samochodów wyznaczonych do końcowego badania kontrolnego musi wynosić przynajmniej dwie godziny liczone od przybycia samochodów na miejsce badań kontrolnych. Obecność załóg w czasie końcowego badania kontrolnego nie jest konieczna. Niemniej, muszą one być reprezentowane przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela zawodnika. W czasie badań kontrolnych, wszystkie osoby znajdujące się w ich strefie muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania na tym obszarze.
21.5. Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, Regulaminie Sportowym lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA bądź Światowej Radzie Sportu Samochodowego, odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne plenipotencje: PZM – dla FIA oraz GKSS – dla Światowej Rady Sportu Samochodowego.
21.6. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem ma zastosowanie MKS oraz Regulamin Sportowy wraz z załącznikami.
21.7. Jeżeli wystąpią różnice w interpretacji przepisów FIA to powstały spór rozstrzygać będzie obowiązujący tekst angielski.
21.8. Wszystkie procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz z opłatami są umieszczone na oficjalnej stronie internetowej PZM w zakładce "samochody" www.pzm.pl/samochody w dziale „dokumenty samochodów sportowych".
21.9. Dokumenty zdeponowane w biurze rajdu mogą być odbierane w godzinach pracy biura wskazanych w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Zwrot (odesłanie) nieodebranych dokumentów w innym terminie nastąpi po otrzymaniu przez organizatora przelewu na kwotę 100,- PLN.
21.10. System monitorowania GPS
21.10.1. System monitorowania GPS służy do monitorowania prawidłowego, zgodnego z książką drogową, przejazdu trasy rajdu przez załogę oraz jest oficjalnym pomiarem prędkości PZM w czasie trwania zawodów. Wskazane przez urządzenie GPS naruszenie przepisów ruchu drogowego będzie skutkować karami wymienionymi w art. 10.1.1 i 10.1.2 niniejszego regulaminu.
21.10.2. Załoga bez zamontowanego w samochodzie urządzenia GPS, zostanie niedopuszczona do startu w rajdzie i/lub odcinku testowym. Organizator rajdu poda w Regulaminie Uzupełniającym miejsce i czas montażu/demontażu urządzeń GPS. Zawodnik, który nie ukończył rajdu, zobowiązany jest oddać urządzenie GPS Koordynatorowi systemu GPS PZM do czasu opublikowania klasyfikacji końcowej rajdu. Niedopełnienie tego obowiązku będzie skutkowało karą finansową w wysokości 500,- PLN.
21.10.3. Każdy zawodnik jest materialnie odpowiedzialny za zamontowane w jego samochodzie podczas zapoznania z trasą i podczas rajdu urządzenie GPS. W przypadku uszkodzenia urządzenia z winy zawodnika w trakcie zapoznania, jest on zobowiązany do wyrównania szkody przed pierwszym posiedzeniem ZSS, natomiast uszkodzenie powstałe z winy zawodnika w trakcie rajdu musi być wyrównane przed ostatnim posiedzeniem ZSS. Niedopełnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez GKSS.
21.10.4. W przypadku uszkodzenia lub awarii urządzenia GPS zostanie ono wymienione w terminie wyznaczonym przez organizatora. Każda wymiana urządzenia GPS zostanie zgłoszona do Dyrektora zawodów, który podejmie decyzję o anulowaniu ewentualnej kary za spóźnienie spowodowane wymianą.
21.11. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone jest zakazane.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 15.02.2024 r.
Tekst jednolity z dnia 27.02.2024 r. z uwzględnieniem:
Komunikatu GKSS nr 3/2024

W1 – PUCHAR RallyN (PRN)

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE
1.1 PRN jest własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).
1.2 Nadzór nad przebiegiem PRN sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (GKSS).
1.3 W PRN obowiązują zasady opisane w Regulaminie Ramowym RSMP z wyjątkami opisanymi poniżej.

2. KALENDARZ
W 2024 roku do PRN będą zaliczane następujące rajdy:

DATA	RAJD
26-28 kwietnia 2024	52. Rajd Świdnicki
17-19 maja 2024	Rajd Nadwiślański
6-8 czerwca 2024	Valvoline Rajd Małopolski (Rajd Okręgowy)
8-10 sierpnia 2024	10. Rajd Rzeszowiak (Rajd Okręgowy)
12-14 września 2024	69. Rajd Wisły (Rajd Okręgowy)
11-13 października 2024	Rajd Śląska 2024 (Rajd Okręgowy)

3. DOPUSZCZONE SAMOCHODY
W PRN będą dopuszczone samochody Grupy RallyN.

4. KLASY
W PRN obowiązuje podział na następujące klasy:

Klasa	Grupa samochodów	Wymagania
RN1	RallyN	Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy RN
RN2		
RN3		

5. DOPUSZCZENI KIEROWCY/PILOCI
5.1 Kierowcy rywalizujący w PRN zostaną umieszczeni na liście startowej po zawodnikach klasy HR5.

6. ZGŁOSZENIA, WPISOWE, REKLAMA
6.1 W PRN maksymalna wysokość podstawowego wpisowego wynosi 1500,- PLN od załogi zgłoszonej z reklamą dodatkową organizatora. W przypadku zgłoszenia bez w/w reklamy wpisowe ulega podwojeniu. Gdy runda PRN ma wspólna trasę z Rajdem Okręgowym (RO) wysokość wpisowego wynika z regulaminu uzupełniającego RO.
6.2 Wszystkie pozostałe opłaty i zasady są analogiczne jak w art. 8 Regulaminu Ramowego RSMP. W PRN opłata określona w art. 18 niniejszego regulaminu nie jest wymagana.
6.3 Samochody muszą posiadać pas z logiem grupy RallyN naklejony na przedniej i tylnej szybie. Szerokość pasa szyby przedniej będzie wynosić 15 cm natomiast szyby tylnej 8 cm. Pasy zostaną dostarczone przez PZM podczas terminu Sezonowego Badania Kontrolnego PZM lub podczas BK1 pierwszej rundy, w której samochód weźmie udział.

7. BADANIE KONTROLNE 1 (BK1) I SERWISOWANIE
7.1 Samochody RallyN muszą posiadać zatwierdzoną Kartę Specyfikacji Samochodu, zgodnie z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy RN.
7.2 W PRN powierzchnia stanowiska serwisowego przysługująca w ramach wpisowego wynosi 50 m^2. Gdy runda PRN ma wspólna trasę z Rajdem Okręgowym (RO) powierzchnia stanowiska serwisowego, przysługująca w ramach wpisowego, wynika z regulaminu uzupełniającego RO.

8. OPONY
Zgodnie z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy RN.

9. PUNKTACJA W POJEDYNCZYM RAJDZIE
Zgodnie z art. 18.2 i 18.3 Regulaminu Ramowego RSMP.

10. NAGRODY W RAJDACH PRN
10.1 Organizator zobowiązany jest zapewnić w klasyfikacji PRN następujące nagrody:
za 1, 2 i 3 miejsce w klasie – po 2 puchary.

11. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ PRN

11.1 Klasyfikacja roczna będzie prowadzona w oparciu o klasyfikację w klasach PRN na poszczególnych rundach.

11.2 W klasyfikacji rocznej będą sklasyfikowani jedynie kierowcy, którzy wystartowali (podali kartę na pierwszym PKC rajdu) w minimum trzech rajdach w sezonie.

11.3 Do klasyfikacji rocznej będą zaliczone punkty zdobyte we wszystkich rundach.

11.4 Zwycięzcą klasyfikacji rocznej w klasie będzie załoga (z zastrzeżeniem zapisów art. 19 niniejszego regulaminu), która w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów i tylko ona zostanie zaproszona na Galę Sportu Samochodowego. Załoga, która zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów, dla ustalenia końcowej kolejności, zostanie zastosowany art. 8 Regulaminu Sportowego.

Zał. 1

Kryteria do Listy priorytetowej PZM

Przy ustalaniu listy startowej i listy zgłoszeń organizator każdego rajdu zgłoszonego do kalendarza sportowego PZM musi uwzględnić aktualną listę priorytetową PZM.
Na liście priorytetowej PZM na kolejny sezon znajdą się kierowcy z licencją PZM, którzy spełnili co najmniej jedno z podanych niżej kryteriów:

1. Kierowca, który zajął jedno z trzech pierwszych miejsc klasyfikacji generalnej WRC, WRC2, WRC3 lub Mistrzostw Europy w ostatnim sezonie.
2. Kierowca, który zdobył tytuł Mistrza Polski w klasyfikacji generalnej RSMP w ciągu ostatnich dwóch sezonów.
3. Kierowcy sklasyfikowani w klasyfikacji generalnej RSMP na miejscach 2-6 w ostatnim sezonie.
4. Kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie RSMP w ostatnim sezonie.
5. Kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie RSMP w aktualnym sezonie.

Lista priorytetowa PZM w sezonie 2024:

- Łukasz Byśkiniewicz
- Grzegorz Grzyb
- Kajetan Kajetanowicz
- Jarosław Kołtun
- Sylwester Płachytka
- Jarosław Szeja
- Aleksander Terlecki
- Kacper Wróblewski

Zał. 2

Przepisy przejściowe odnośnie Sezonowego Badania Kontrolnego (SBK) PZM obowiązujące do 01.06.2024 r.

1. Skrócona kontrola dla załóg i samochodu z Sezonowym Badaniem Kontrolnym (SBK) PZM:

- kontrola masy, plomb i wyposażenia samochodu oraz bezpieczeństwa osobistego załogi odbędzie się w dniu startu do rajdu, w miejscu i czasie podanym przez organizatora w regulaminie uzupełniającym rajdu.
- niezgodność samochodu podczas ww. kontroli z regulaminem RSMP, kartą SBK PZM lub kartą KWBO na wniosek Delegata Technicznego skutkuje natychmiastowym wstrzymaniem startu załogi i nałożeniem kary przez ZSS, aż do dyskwalifikacji włącznie.

Zał. 3

Regulaminy techniczne

Załącznik nr 3a – Regulamin techniczny dla samochodów Grupy HR
Załącznik nr 3b – Regulamin techniczny dla samochodów Grupy OPEN 4WD
Załącznik nr 3c – Regulamin techniczny dla samochodów Grupy Youngtimer 4WD
Załącznik nr 3d – Regulamin techniczny dla samochodów Grupy OPEN 2WD

Zał. 3a

Regulamin techniczny dla samochodów Grupy HR

1. Ustalenia ogólne

1.1. W Grupie HR dopuszczone zostaną samochody, których homologacja FIA lub PZM wygasła ponad 8 lat temu. Nadwozia samochodów Grupy HR będą identyfikowane na podstawie homologacji, a nie na podstawie numeru VIN. Samochody homologowane:

- od 01.01.1991 do 31.12.1999[6] dopuszczone będą w HRSMP w Kategorii 5,
- od 01.01.1997 dopuszczone będą do końca sezonu 2024 w klasach HR w RSMP.

1.2. Samochody Kit Car będą dopuszczone do startu w klasach HR z zachowaniem minimalnej masy zgodnej z Załącznikiem J z okresu homologacji samochodu.

1.3. W klasie HR2 dopuszczone są samochody WRC, w których homologacja zakończyła się przed datą 31.12.2015 (włącznie), zgodnie z tabelą zamieszczoną w art. 2.2.

1.4. W czasie BK1 może być wymagane posiadanie dokumentów umożliwiających identyfikację samochodu lub części oraz opisujących jego historię.

2. Dopuszczone samochody

2.1. Wykaz samochodów Grupy HR jest dostępny na stronie FIA.

2.2. Wykaz samochodów WRC dopuszczonych do klasy HR2:

Marka	Model	Nr homologacji	Data zakończenia homologacji WRC
Citroen	Xsara WRC	A5626	31.12.2013
Ford	Escort WRC	A5466	31.12.2000
Ford	Focus WRC	A5596	31.12.2011
Ford	Focus WRC	A5649	31.12.2011
Hyundai	Accent WRC	A5611	31.12.2010
Mitsubishi	Lancer WRC	A5632	31.12.2012
Peugeot	206 WRC	A5604	31.12.2009
Peugeot	307 WRC	A5652	31.12.2013
Seat	Cordoba WRC	A5586	31.12.2011
Skoda	Fabia WRC	A5663	31.12.2012
Skoda	Octavia WRC	A5573	31.12.2009
Subaru	Impreza WRC	A5480	31.12.2010
Subaru	Impreza WRC	A5621	31.12.2009
Subaru	Impreza WRC	A5652	31.12.2013
Subaru	Impreza WRC	A5695	31.12.2015
Suzuki	SX4 WRC	A5712	31.12.2014
Toyota	Corolla WRC	A5572	31.12.2007
Toyota	Corolla WRC	A5597	31.12.2008

2.3. Samochody wyprodukowane w Polsce, które utraciły homologację PZM, fragmentarycznie mogą być skompletowane (nadwozie, zderzaki, tablica rozdzielcza itp.) zgodnie z kolejnymi udokumentowanymi wariantami producenta, na postawie katalogu części, książek naprawczych lub fotografii reklamowych.

2.4. W Samochodach Honda Civic o nr homologacji A/N-5444 oraz A/N-5552 dopuszcza się stosowanie silników o symbolu B16A1 i B16A2.

2.5. W samochodach Peugeot 206XS o nr homologacji A-5627 i Citroen C2 GT o nr homologacji A-5672 dopuszcza się stosowanie silników o symbolu NFU i NFS.

---

[6] Od sezonu 2025 corocznie za datę końca okresu będzie określona data 31.12 roku wynikającego z odjęcia od roku danego sezonu 25 lat, tj. w sezonie 2025 będzie to 31.12.2000 r.

3. Przepisy bezpieczeństwa

3.1. Klatka bezpieczeństwa musi być wykonana zgodnie z wymogami art. 253.8 Zał. J. Otuliny ochronne są obowiązkowe wg art. 8.4 art. 253 Zał. J.

3.2. Pasy bezpieczeństwa muszą posiadać aktualną homologację i znajdować się na liście technicznej FIA nr 57.

3.3. Fotele muszą posiadać aktualną homologację FIA i znajdować się na liście technicznej FIA nr 12, 40 lub 91.

3.4. Szyby

- szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego".
- szyby boczne jeżeli są oryginalne lub homologowane muszą być zgodnie z art.253-11 Zał. J.
- szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu i muszą spełniać następujące wymogi:
  - minimalna grubość 3,8 mm,
  - demontaż szyb bocznych musi być możliwy bez użycia narzędzi,
  - szyby w drzwiach przednich muszą być przezroczyste,
  - przesuwane okienko może być zainstalowane w szybach drzwi kierowcy i pilota. Otwór tego okienka musi wynosić minimalnie 130 x 130 mm i maksymalnie 150 x 150 mm. Do drzwi nie posiadających ramki może zostać ona dodana.

3.5. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 7 art. 253 Zał. J. Dopuszcza się stosowanie systemów gaśniczych zgodnych z listą techniczną FIA nr 16.

3.6. Uszy holownicze są obowiązkowe.

3.7. W pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymagania określone w art. 253 Zał. J.

4. Wymogi techniczne

4.1. O ile postanowienia niniejszego artykułu nie stanowią inaczej, dozwolone są jedynie modyfikacje na które zezwala homologacja i zapisy poniższego regulaminu dla danego modelu samochodu oraz Zał. J, jaki obowiązywał w okresie ważności homologacji samochodu.

4.2. Masa samochodu Grupy A musi odpowiadać przepisom Zał. J z okresu homologacji samochodu, a samochodu Grupy N wartości podanej w karcie homologacyjnej dla Grupy N.

4.3. Samochody posiadające silnik z doładowaniem, muszą posiadać zamontowany na sprężarce ogranicznik (zwężkę). Wymiary ogranicznika muszą być zgodne z przepisami określonymi w Zał. J, jaki obowiązywał w okresie daty ważności karty homologacyjnej samochodu. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ten ogranicznik.

4.4. Pompa paliwa: dopuszcza się zmianę mechanicznej pompy paliwa na elektryczną lub zastosowanie innej niż homologowana pompa paliwa oraz zastosowanie dodatkowego filtra paliwa i/lub regulatora ciśnienia paliwa. Dopuszcza się zastosowanie układu dwóch pomp paliwa. Jeżeli pompy paliwa są zamontowane w kabinie to muszą być zabezpieczone ognioodporną i płynoszczelną osłoną / przegrodą. Wszystkie pompy paliwa mogą działać wyłącznie gdy silnik pracuje lub w czasie procedury uruchamiania silnika.

4.5. Miska olejowa: kształt, pojemność, budowa i materiał dowolny pod warunkiem, że zamontowanie takiej miski nie będzie wymuszało modyfikacji nadwozia i jedyną jej funkcją będzie gromadzenie oleju. Zastosowanie suchej miski jest dozwolone wyłącznie, gdy była ona homologowana. W modelach, w których homologowana była sucha miska dopuszcza się stosowanie akumulatora oleju.

4.6. Chłodnica oleju: dowolna. Dopuszcza się jej instalację w miejscu innym niż w homologacji, pod warunkiem zmieszczenia jej w obrysie nadwozia samochodu.

4.7. Chłodnica silnika i jej sposób zamocowania oraz przewody cieczy chłodzącej są dowolne. Usytuowanie chłodnicy musi być zgodnie z homologacja.

4.8. Termostat silnika jest dowolny.

4.9. Wentylator chłodnicy i jego system napędu jest dowolny. Dozwolone jest zastosowane dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodnicy.

4.10. Pompa cieczy chłodzącej: zasada działania zgodna z homologacją

4.11. Koło zamachowe musi mieć minimalną masę zgodną z homologacją.

4.12. Katalizator i poziom hałasu musi być zgodny z art. 4.3. Regulaminu Ramowego RSMP.

4.13. Skrzynia biegów: obudowa jest dowolna, ale przełożenia poszczególnych biegów muszą być zgodne z homologacją. Można stosować skrzynie kłowe. Sposób sterowania musi być zachowany.

4.14. Półosie i wał napędowy: dowolne

4.15. Zaciski hamulcowe: producent dowolny, ale ilość i średnica tłoczków hamulcowych musi być nie większa niż w homologacji.

4.16. Tarcze hamulcowe: maksymalna średnica i grubość tarcz musi być nie większa niż homologacji .

4.17. Dopuszcza się stosowanie handlowych, sportowych korektorów układu hamulcowego i pomp hydraulicznych hamulca ręcznego innych niż dozwolonych w homologacji samochodu sportowego FIA.

4.18. Układ zawieszenia: położenie punktów mocowania zawieszenia oraz położenie osi obrotu punktów zawieszenia nie może być zmienione. Materiał przegubów jest dowolny

4.19. Górne mocowanie amortyzatora oraz kolumny McPherson (top mount plate)**:** dowolne.
4.20. Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.
4.21. Drążki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J 2019.
4.22. Piasty kół: dowolne
4.23. Koła: średnica i szerokość felg musi być zgodna z zał. J z okresu.
4.24. Samochody mogą być wyposażone maksymalnie w dwa koła zapasowe, które muszą być solidnie zamocowane, ale nie mogą być zamocowane w miejscu przeznaczonym dla kierowcy i pilota. Jeżeli zezwala na to Załącznik J z okresu homologacji samochodu, to koła zapasowe nie są obowiązkowe, ale minimalna masa samochodu musi być zachowana.
4.25. W samochodach Grupy HR opony muszą być zgodne z art. 14 Regulaminu Ramowego RSMP.
4.26. Homologowany kształt nadwozia musi być zachowany.
4.27. Zderzak przedni i tylny, urządzenia aerodynamiczne oraz nakładki boczne progów mogą być wykonane z dowolnych laminatów lub materiałów kompozytowych.
4.28. Dopuszcza się stosowanie otworów wentylacyjnych w dachu we wszystkich samochodach, także tych które nie mają wywietrzników dachowych zamieszczonych w homologacji. Otwory wentylacyjne w dachu mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem poniższych wymogów:

a. muszą być umieszczone maksymalnie w 1/3 przedniej części dachu
b. maksymalna całkowita szerokość 500 mm
c. łączna maksymalna wysokość 100 mm
d. wystawanie wywietrznika poza obrys nadwozia w stosunku do górnej krawędzi przedniej szyby nie może być większe niż 50 mm

4.29. Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji musi być zachowane.
4.30. Jeżeli akumulator jest zamontowany w kabinie to musi być typu suchego i musi być solidnie zamocowany, a klema „+" akumulatora musi być zaizolowana.
4.31. Od sezonu 2025 akumulator musi być oryginalny lub spełniający poniższe wymagania:
Producent i typ akumulatora:

- Producent, pojemność oraz przewody akumulatora są dowolne.
- Oryginalna liczba akumulatorów musi zostać zachowana.
- Akumulator musi pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży.

Lokalizacja akumulatora:

- Akumulator musi być zlokalizowany w oryginalnej lokalizacji lub w kokpicie.
- Akumulator musi być typu suchego jeżeli nie znajduje się w komorze silnika.
- Jeżeli jest zamontowany w kokpicie, akumulator musi znajdować za fotelem kierowcy lub pilota.

Zamocowanie akumulatora:

- Każdy akumulator musi być pewnie zamocowany, a złącze plus musi być izolowane.
- Jeżeli akumulator został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji, to musi zostać osadzony na metalowej podstawie i przykręcony śrubami do nadwozia przy użyciu dwóch metalowych taśm z osłoną izolacyjną.
- W przypadku gdy akumulator jest zamontowany w kokpicie do zamocowania metalowych taśm muszą być użyte śruby o rozmiarze przynajmniej M10 i każda z nich musi być wkręcona w nakrętkę przyspawaną do płytki wzmacniającej umiejscowionej od dołu karoserii o grubości przynajmniej 3 mm i powierzchni 20 cm^2 każda.
- W przypadku gdy akumulator nie został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji w komorze silnika, ale nie jest kompatybilny z oryginalnym mocowaniem to do zamocowania taśm należy wykorzystać oryginalne punkty montażowe.

5. Postanowienia końcowe
5.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych związanych z samochodami Grupy HR, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.
5.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprężarek i innych zespołów zgodnie z art. 13.4 i 13.5 Regulaminu Ramowego RSMP.
5.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.
5.4. Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

Zał. 3b

Regulamin techniczny dla samochodów Grupy OPEN 4WD

Wstęp:
W Grupie OPEN 4WD dopuszczone są wszystkie homologowane modele samochodów Mitsubishi Lancer i Subaru Impreza homologowane po 01.01.2006, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji danego modelu lub art. 254 Zał. J 2019.
W Grupie OPEN 4WD dopuszczone są również samochody zbudowane na bazie nadwozia samochodu turystycznego wielkoseryjnej produkcji (min. 2500 identycznych egzemplarzy wyprodukowanych w okresie kolejnych 12 miesięcy), który nie posiada homologacji sportowej FIA i został wyprodukowany po 01.01.2006 roku. Warunkiem dopuszczenia takich samochodów w Grupie OPEN 4WD jest wykorzystanie do ich budowy podzespołów pochodzących z Mitsubishi Lancera lub Subaru Imprezy.
Grupa OPEN 4WD przeznaczona jest dla samochodów z silnikiem doładowanym i napędem na cztery koła, zarówno tych, które taki rodzaj napędu posiadają seryjnie, jak i tych, w których napęd na drugą oś został dodany w wyniku modyfikacji modelu bazowego.
W samochodach Grupy OPEN 4WD zastosowane modyfikacje muszą być zgodne z poniższymi kryteriami.

1. Ustalenia ogólne
1.1. Wszystkie modyfikacje samochodów Grupy OPEN 4WD muszą być dokonywane w ramach jednej marki, tzn. zabroniony jest montaż w samochodzie Mitsubishi podzespołów Subaru i na odwrót. To samo dotyczy samochodów nie posiadających homologacji sportowej FIA. Do ich budowy mogą być użyte części określonej marki (Mitsubishi lub Subaru). Nie jest dopuszczone zastosowanie w jednym samochodzie części pochodzących od dwóch różnych producentów.
1.2. Samochody nie posiadające homologacji muszą być porównywalne z Kategorią I (patrz art. 251-1.1) oraz muszą spełniać kryteria homologacji jednego z regulaminów homologacyjnych FIA lub PZM (A, N, R lub PZM), Samochody te nie muszą posiadać homologacji samochodu sportowego FIA.
1.3. Samochody nie posiadające homologacji muszą mieć zamknięte nadwozie ze sztywnym niezdejmowanym dachem. Nadwozie takie musi pochodzić z modelu samochodu posiadającego co najmniej 4 miejsca siedzące (włącznie z 2+2)[7].
1.4. Samochody typu sylwetkowego są zabronione w Grupie OPEN 4WD.

2. Bezpieczeństwo
2.1. Klatki bezpieczeństwa
Dla samochodów homologowanych przez FIA w grupie N po 01.01.2006 lub w przypadku samochodów, w których zostało zmienione nadwozie[8] względem homologowanego dla Mitsubishi Lancer lub Subaru Impreza, klatki bezpieczeństwa muszą być certyfikowane zgodnie z Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA.
2.2. Pojazdy ze względów bezpieczeństwa muszą również odpowiadać następującym przepisom Zał. J do MKS:

- Pasy bezpieczeństwa — art. 253-6
- Fotele — art. 253-16
- Gaśnice i systemy gaśnicze — art. 253-7
- Przewody paliwowe, pompy i filtry — art. 253-3
- Zbiornik paliwa — oryginalny lub zgodny z art. 253-14 (dla samochodów innych niż Mitsubishi Lancer i Subaru Impreza zbiorniki paliwa muszą być zgodne z art. 253-14)
- Paliwo — art. 252-9.1 i 252-9.2
- Przegroda przeciwpożarowa — art. 253-15
- Główny wyłącznik prądu — art. 253-13
- Lusterka wsteczne — art. 253-9
- Uszy holownicze — art. 253-10
- Bezpieczny układ hamulcowy — art. 253-4
- Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe) — art. 253-5
- Zbiornik zbierający olej — art. 255-5.1.14
- Akumulator — art. 260-501(bat)
- Oświetlenie — art. 260-503(ecl)
- Szyba przednia musi pochodzić z modelu bazowego samochodu lub być homologowana w VO lub VR dla danego modelu samochodu. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego.
- Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu i muszą spełniać następujące wymogi:
  - minimalna grubość 3,8 mm,

[7] 2+2 jest to typ samochodu 4 miejscowego, który nie spełnia kryteriów homologacji odnośnie wymiarów kokpitu dla regulaminów homologacyjnych samochodów Grupy A.
[8] np. nadwozie Ford Fiesta, Skoda Fabia, VW Polo, itp.

- demontaż szyb bocznych musi być możliwy bez użycia narzędzi,
- szyby w drzwiach przednich muszą być przezroczyste,
- przesuwane okienko może być zainstalowane w szybach drzwi kierowcy i pilota. Otwór tego okienka musi wynosić minimalnie 130 x 130 mm i maksymalnie 150 x 150 mm. Do drzwi nie posiadających ramki może zostać ona dodana.

– Wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej są obowiązkowe i muszą być sprawne.

3. Wymogi techniczne

3.1. Minimalna masa samochodu, zgodnie z wytycznymi pomiaru w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, musi wynosić **1300** kg, a z załogą + 160 kg. Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w art. 252-2.2.

3.2. Silnik

– Silnik musi zostać zamontowany w miejscu zgodnym z modelem bazowym samochodu, punkty zawieszenia silnika i ich liczba są dowolne.
– Maksymalna nominalna pojemność skokowa silnika wynosi 2000 cm^3.
– Blok silnika i głowica muszą być zgodne z homologacją i muszą pochodzić z tego samego modelu Mitsubishi Lancera lub Subaru Impreza. Dozwolone jest zaślepienie nieużywanych otworów w bloku i głowicy pod warunkiem, że jest to jedyny cel tej operacji. Wszelkie urządzenia recyrkulacji spalin, dodatkowe pompy powietrza, filtry z aktywnym węglem mogą być usunięte.
– Uszczelka głowicy jest dowolna.
– Tłoki, sworznie tłokowe i sposób ich zabezpieczenia oraz pierścienie tłokowe są dowolne.
– Korbowody i wał korbowy są dowolne.
– Panewki są dowolne, ale musi być zachowany ich oryginalny typ.
– Koło zamachowe jest dowolne.
– Kolektor ssący jest dowolny z zastrzeżeniem że rysunki I i II (III-K1 oraz III-K2 począwszy od daty homologacji 01.01.2010) karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane.
– Filtr powietrza, jego obudowa i przewody dolotowe są dowolne, ale muszą pozostać w komorze silnika. Całe powietrze do zasilania silnika musi być pobierane z komory silnika. Przepływomierz jest dowolny. Charakterystyczne wymiary przepustnicy i ich ilość musi być zgodnie z homologacją.
– Układ wtrysku paliwa i jego sterownik są dowolne, ale mocowanie wtryskiwaczy musi być identyczne z rozwiązaniem homologowanym dla danego silnika.
– Turbosprężarka może być dowolna. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik, którego maksymalna średnica wewnętrzna wynosi **34 mm**. Ogranicznik/zwężka musi być zamontowana na sprężarce zgodnie z rysunkiem 254-4 oraz wytycznymi zamocowania i pozostałych wymiarów zgodnie z art. 255-5.1.8.3.b Zał. J.
– Wymiennik ciepła (intercooler) i jego usytuowanie oraz przewody powietrza doładowującego są dowolne pod warunkiem że zostaną zamontowane w komorze silnika.
– Wałek rozrządu, dźwigienki zaworowe i popychacze zaworowe są dowolne. Wymiary zaworów ssących i wydechowych muszą być zgodne z tą samą homologacją co blok i głowica silnika z wyjątkiem długości trzonków zaworów. Materiał i kształt zaworów jest dowolny. Ustawienie rozrządu jest dowolne.
– Chłodnica cieczy chłodzącej, jej zamocowanie oraz przewody wodne i termostat silnika są dowolne, ale oryginalne usytuowanie chłodnicy musi zostać zachowane. Dozwolone jest zastosowane dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodnicy. Oryginalna pompa cieczy chłodzącej dla danego silnika musi być zachowana.
– Układ smarowania jest dowolny. Zamocowanie chłodnicy oleju silnikowego jest dozwolone pod warunkiem, że chłodnica ta będzie solidnie zamocowana i nie będzie wystawać poza obrys samochodu.
– Przewody olejowe są dowolne z zachowaniem art. 253-3 Zał. J
– Miska olejowa jest dowolna, ale jedyną jej funkcją musi być gromadzenie oleju. Sucha miska olejowa jest zabroniona.
– Kolektor wydechowy jest dowolny z zastrzeżeniem że rysunki III i IV (III-L1 oraz III-L2 począwszy od daty homologacji 01.01.2010) karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane.
– Układ wydechowy jest dowolny, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu i zawiera katalizator. Wylot rury wydechowej musi znajdować się z tyłu pojazdu.

3.3. Przeniesienia napędu

– Sprzęgło i jego obudowa jest dowolne.
– Skrzynia biegów – obudowa i system zmiany biegów oraz przełożenia poszczególnych biegów są dowolne.
– Konstrukcja i liczba wsporników skrzyni biegów jest dowolna. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
– Dozwolone są modyfikacje nadwozia w celu przeprowadzenia nowego sterowania skrzyni biegów. Zmiana biegów musi następować mechanicznie.
– Mechanizm różnicowy (przedni, centralny i tylny) dowolny, ale obudowa mechanizmu musi być zgodna z homologacją. Mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu muszą być typu mechanicznego, bez

wspomagania systemem hydraulicznym lub elektrycznym, z wyjątkiem aktywnych mechanizmów różnicowych zgodnych z homologacją. Wsporniki mechanizmu różnicowego są dowolne. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Wały napędowe są dowolne.
- Piasty kół muszą być zgodne z homologacją.

3.4 Zawieszenie
- W konstrukcjach wykorzystujących inne nadwozie niż Mitsubishi i Subaru rozstaw osi można zmienić max. ±3% od maksymalnej wielkości dla bazowego modelu samochodu.
- Umiejscowienie osi obrotów punktów mocowania zawieszenia do wahaczy i do nadwozia musi pozostać niezmienione w stosunku do homologowanej konstrukcji (nie dotyczy to konstrukcji zawieszenia wykorzystujących inne nadwozie niż Mitsubishi Lancer lub Subaru Impreza).
- Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.
- Drążki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J.
- Rama / belka przednia i tylna oraz inne elementy zawieszenia (wahacze, drążki, itp.) musza:
  a. pochodzić z modelu homologowanego Mitsubishi lub Subaru, w tym zgodnego również z wariantem VR4 lub
  b. być zawieszeniem typu „rurkowego" (rama/belka i wahacze) które mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem wymiarów zawartych w homologacji N lub VR4 Mitsubishi lub Subaru. Dopuszcza się również stosowanie wahaczy frezowanych z jednej bryły stopu aluminium.
  Przeguby i punkty mocowania zawieszenia muszą być zgodne z art.255-5.3.4. – materiał przegubów jest dowolny. Położenie osi obrotu przegubu nie może być zmienione (patrz rys. 255-5). Zwrotnica może być dowolna.
- Wysokość zawieszenia jest dowolna z zachowaniem art. 252-2.1 Zał. J
- Sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden amortyzator na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.
- Górne punkty zawieszenia / mocowanie kolumny McPherson i amortyzatora są dowolne.

3.5. Koła i ogumienie
- Koła kompletne są dowolne pod warunkiem, że mieszczą się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część kompletnego koła położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek.
- Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli. W żadnym wypadku szerokość zespołu obręcz-opona nie może przekroczyć szerokości 9" i 650mm średnicy. Obręcze muszą być obowiązkowo wykonane z odlewanego materiału.
- Zabronione są ejektory powietrza dodane na/do koła.
- Zabronione jest użycie jakiegokolwiek urządzenia zapewniającego ogumieniu zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.
- Koło(-a) zapasowe nie jest (są) obowiązkowe. Niemniej jeżeli są, muszą być solidnie zamocowane, nie mogą być umieszczone we wnętrzu samochodu w miejscu przeznaczonym dla kierowcy i pilota.

3.6. Układ kierowniczy – musi pochodzić z modelu bazowego (seryjny) lub pochodzić w całości z samochodu homologowanego. Koło kierownicy może być wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie art. 255-5.7.3.9 Zał. J. Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja drążka kolumny kierowniczej.

3.7. Układ hamulcowy
- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej dwa niezależne obwody uruchamiane tym samy pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami hamulcowymi, dwa obwody muszą dać się oddzielnie rozróżnić, bez wzajemnych połączeń innych niż mechaniczne urządzenie rozdzielające siłę hamowania)
- Mechaniczny hamulec ręczny może być zastąpiony układem hydraulicznym, Hamulec ręczny musi dać się zablokować w pozycji „zaciągniętej".
- Ciśnienie płynu hamulcowego musi być jednakowe w zaciskach hamulcowych kół tej samej osi, nie dotyczy to ciśnienia generowanego przez układ hamulca ręcznego.
- Tarcze hamulcowe - maksymalna średnica tarcz hamulcowych wynosi 380 mm, a grubość tarcz hamulcowych 36 mm.
- Zaciski hamulcowe - dowolne.
- Pompa hamulcowa, korektor hamowania oraz pompa hydrauliczna hamulca ręcznego jest dowolna, ale muszą to być elementy / podzespoły dopuszczone do handlu.

3.8. Nadwozie - wszelkie modyfikacje nadwozia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu.
- Seryjny kształt nadwozia musi być zachowany, z wyjątkiem dowolnych błotników, których max. poszerzenie

w stosunku do oryginalnego nadwozia, mierzonego na poziomie osi przedniego i tylnego koła, wynosi w sumie 150 mm. Wszystkie nadwozia samochodów Grupy OPEN 4WD muszą posiadać wzmocnienie czołowe przednie i tylne.

- Dopuszcza się użycie części karoserii (lampy przednie, lampy tylne, atrapa, zderzaki) pochodzące z nadwozia tej samej marki lecz innego modelu.
- Zderzak przedni i tylny może być zmodyfikowany w celu dopasowania do poszerzeń nadwozia.
- Drzwi przednie muszą pozostać oryginalne lub mogą być zmodyfikowane zgodnie z art. 255-5.7.3.4 Zał. J 2019. Drzwi tylne, w przypadku nadwozi 4 drzwiowych, muszą mieć zachowany oryginalny szkielet, ale poszycia mogą być wykonane z materiałów kompozytowych i mogą być dopasowane kształtem do poszerzeń nadwozia.
- Oryginalny kształt deski rozdzielczej musi być zachowany. Materiał deski oraz wykonanie jest dowolne. W uzasadnionych przypadkach może być zamontowana deska rozdzielcza pochodząca z innego modelu.
- Pokrywa bagażnika, silnika, błotniki oraz listwy ozdobne i nakładki nadwozia mogą być wykonane z mocnego nieprzezroczystego materiału, pod warunkiem zachowania oryginalnego kształtu zewnętrznego.
- Zamocowanie pokrywy bagażnika i silnika jest dowolne, niemniej w tym przypadku każda pokrywa musi być zamocowana w 4 punktach i musi posiadać możliwość otwarcia z zewnątrz.
- W zderzaku można umieścić dwa (2) okrągłe otwory o maksymalnej średnicy 100 mm, które będą wykorzystywane wyłącznie do zamontowania przewodów chłodzących hamulce.
- Otwory wentylacyjne w dachu mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem poniższych wymogów:
  a. muszą być umieszczone maksymalnie w 1/3 przedniej części dachu
  b. maksymalna całkowita szerokość 500 mm
  c. łączna maksymalna wysokość 100 mm
  d. wystawanie wywietrznika poza obrys nadwozia w stosunku do górnej krawędzi przedniej szyby nie może być większe niż 50 mm
- Osłony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10 Zał. J 2019.
- Urządzenia aerodynamiczne są dowolne pod warunkiem, że nie wystają poza obrys nadwozia i są solidnie zamocowane.
- Oryginalne miejsce na koło zapasowe („niecka" na koło zapasowe) może być zastąpione płaską płytą metalową, posiadającą tę samą grubość co oryginalna podłoga.
- Jeżeli samochód bazowy posiada napęd tylko na jedną oś, można w celu zamontowania elementów napędu 4WD zmodyfikować nadwozie, ale modyfikacje muszą pozostawać zgodne z rysunkiem 279-1 (pomiary dokonuje się względem środka osi przedniej i tylnej), a dodane materiały muszą być żelazne i przyspawane do nadwozia.
- Zezwala się na wykonanie otworów wentylacyjnych w pokrywie silnika, ale muszą one posiadać kratkę o oczkach o boku max. 10 mm.

3.9 Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji elektrycznej, w tym również układu zapłonowego, musi być zachowane. Jeżeli akumulator umieszczony jest w kabinie to musi znajdować się za przednimi fotelami i musi być typu „suchego". Akumulator umieszczony w kabinie musi być solidnie zamocowany oraz elektrycznie i mechanicznie zabezpieczony osłoną.

3.10. Od sezonu 2025 akumulator musi być oryginalny lub spełniający poniższe wymagania:

Producent i typ akumulatora:

- Producent, pojemność oraz przewody akumulatora są dowolne.
- Oryginalna liczba akumulatorów musi zostać zachowana.
- Akumulator musi pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży.

Lokalizacja akumulatora:

- Akumulator musi być zlokalizowany w oryginalnej lokalizacji lub w kokpicie.
- Akumulator musi być typu suchego jeżeli nie znajduje się w komorze silnika.
- Jeżeli jest zamontowany w kokpicie, akumulator musi znajdować za fotelem kierowcy lub pilota.

Zamocowanie akumulatora:

- Każdy akumulator musi być pewnie zamocowany a złącze plus musi być izolowane.
- Jeżeli akumulator został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji, to musi zostać osadzony na metalowej podstawie i przykręcony śrubami do nadwozia przy użyciu dwóch metalowych taśm z osłoną izolacyjną.
- W przypadku gdy akumulator jest zamontowany w kokpicie do zamocowania metalowych taśm muszą być użyte śruby o rozmiarze przynajmniej M10 i każda z nich musi być wkręcona w nakrętkę przyspawaną do płytki wzmacniającej umiejscowionej od dołu karoserii o grubości przynajmniej 3 mm i powierzchni 20 cm^2 każda.
- W przypadku gdy akumulator nie został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji w komorze silnika, ale nie jest kompatybilny z oryginalnym mocowaniem to do zamocowania taśm należy wykorzystać oryginalne punkty montażowe.

4. Wyjątki

- W samochodach Subaru Impreza dopuszcza się stosowanie silnika o pojemności skokowej większej niż 2000 cm^3, jednak nie większej niż 2500 cm^3. W takim przypadku silnik musi być zgodny z art. 254-6 Zał. J

2019 z wyjątkiem dowolnego intercoolera i miejsca jego usytuowania pod warunkiem zamontowania intercoolera i przewodów powietrza doładowanego w komorze silnika.

- W replikach samochodu Subaru Impreza WRC model S12B dopuszcza się stosowanie zawieszenia „rurkowego" na wzór zawieszenia „KIT R4" dostosowanego wymiarami i parametrami do tak zbudowanego nadwozia.

5. Postanowienia końcowe

5.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych związanych z samochodami Grupy OPEN 4WD, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

5.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprężarek i innych zespołów zgodnie z punktem 13.4 i 13.5 regulaminu RSMP.

5.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

5.4. Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

Zał. 3c

Regulamin techniczny dla samochodów Grupy Youngtimer 4WD

Wstęp:
Samochody Grupy Youngtimer 4WD, są to wszystkie modele samochodów z napędem na cztery koła homologowane w okresie od 01.01.1997[9] do 31.12.2005, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji lub Załącznika J z okresu homologacji danego modelu samochodu. Zespołem nadrzędnym dla określenia okresu homologacji jest nadwozie.
Niniejszy regulamin technicznych jest stosowany w HRSMP dla Kategorii Historic OPEN 4WD dla modeli samochodów z napędem na cztery koła, homologowanych w okresie od 01.01.1991 do 31.12.1999[10].

1. Ustalenia ogólne
1.1. Nadwozie i silnik muszą być tej samej marki.
1.2. Silnik może być atmosferyczny lub doładowany

2. Bezpieczeństwo
2.1. Klatki bezpieczeństwa:
- dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona od 01.01.2023, muszą być certyfikowane zgodnie z Regulaminem Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM lub Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA,
- dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona w roku 2022, klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2020,
- dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona przed 01.01.2022, klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2016.

2.2. Pojazdy ze względów bezpieczeństwa muszą również odpowiadać następującym przepisom Zał. J do MKS:

– Pasy bezpieczeństwa	art. 253-6
– Fotele	art. 253-16
– Gaśnice i systemy gaśnicze	art. 253-7
– Przewody paliwowe, pompy i filtry	art. 253-3
– Zbiornik paliwa	oryginalny lub zgodny z art. 253-14
– Paliwo	art. 252-9.1 i 252-9.2
– Przegroda przeciwpożarowa	art. 253-15
– Główny wyłącznik prądu	art. 253-13
– Lusterka wsteczne	art. 253-9
– Uszy holownicze	art. 253-10
– Bezpieczny układ hamulcowy	art. 253-4
– Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe)	art. 253-5
– Zbiornik zbierający olej	art. 255-5.1.14
– Akumulator	art. 260-501(bat)
– Oświetlenie	art. 260-503(ecl)

- Szyba przednia musi pochodzić z modelu bazowego samochodu lub być homologowana w VO lub VR dla danego modelu samochodu. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego.
- Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu i muszą spełniać następujące wymogi:
  - minimalna grubość 3,8 mm,
  - demontaż szyb bocznych musi być możliwy bez użycia narzędzi,
  - szyby w drzwiach przednich muszą być przezroczyste,
  - przesuwane okienko może być zainstalowane w szybach drzwi kierowcy i pilota. Otwór tego okienka musi wynosić minimalnie 130 x 130 mm i maksymalnie 150 x 150 mm. Do drzwi nie posiadających ramki może zostać ona dodana.
- Wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej są obowiązkowe i muszą być sprawne.

[9] Od sezonu 2025 corocznie za datę początku okresu będzie określona data 01.01 roku wynikającego z odjęcia od roku danego sezonu 24 lata, tj. w sezonie 2025 będzie to 01.01.2001 r.

[10] Od sezonu 2025 corocznie za datę końca okresu będzie określona data 31.12 roku wynikającego z odjęcia od danego sezonu 25 lat, tj. w sezonie 2025 będzie to 31.12.2000 r.

3. Wymogi techniczne

3.1. Minimalna masa samochodu, zgodnie z wytycznymi pomiaru zawartymi w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, nie może być mniejsza niż minimalna masa określona przez Zał. J z okresu homologacji. Minimalna masa samochodu z załogą musi wynosić + 160 kg. Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w art. 252-2.2.

3.2. Silnik

- Silnik musi zostać zamontowany w miejscu zgodnym z modelem bazowym samochodu, punkty zawieszenia silnika i ich liczba są dowolne.
- Blok i głowica silnika muszą być tej samej marki co nadwozie samochodu. Dozwolone jest zaślepienie nieużywanych otworów w bloku i głowicy pod warunkiem, że jest to jedyny cel tej operacji. Wszelkie urządzenia recyrkulacji spalin, dodatkowe pompy powietrza, filtry z aktywnym węglem mogą być usunięte.
- Maksymalna nominalna pojemność skokowa silnika musi być nie większa niż podana w homologacji.
- Uszczelka głowicy jest dowolna.
- Tłoki, sworznie tłokowe i sposób ich zabezpieczenia oraz pierścienie tłokowe są dowolne.
- Korbowody i wał korbowy są dowolne.
- Panewki są dowolne.
- Koło zamachowe jest dowolne.
- Kolektor ssący jest dowolny z zastrzeżeniem że rysunki I i II karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane lub są zgodne z rozwiązaniem seryjnym zastosowanego kolektora z innego modelu tej samej marki.
- Filtr powietrza, jego obudowa i przewody dolotowe są dowolne, ale muszą pozostać w komorze silnika. Całe powietrze do zasilania silnika musi być pobierane z komory silnika. Przepływomierz jest dowolny. Charakterystyczne wymiary przepustnicy i ich ilość musi być zgodnie z homologacją.
- Układ wtrysku paliwa i jego sterownik są dowolne, ale mocowanie wtryskiwaczy musi być identyczne z rozwiązaniem homologowanym lub seryjnym dla silnika z innego modelu tej samej marki.
- Turbosprężarka może być dowolna. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik, którego maksymalna średnica wewnętrzna wynosi:
  - 40 mm dla samochodów homologowanych w okresie 1.01.1991 – 31.12.1991
  - 38 mm dla samochodów homologowanych w okresie 1.01.1992 – 31.12.1994
  - 34 mm dla samochodów homologowanych w okresie 1.01.1995 – 31.12.2000

  Ogranicznik/zwężka musi być zamontowana na sprężarce zgodnie z rysunkiem 254-4 oraz wytycznymi zamocowania i pozostałych wymiarów zgodnie z art. 255-5.1.8.3.b Zał. J.
- Wymiennik ciepła (intercooler) i jego usytuowanie oraz przewody powietrza doładowującego są dowolne pod warunkiem że zostaną zamontowane w komorze silnika.
- Wałek rozrządu, dźwigienki zaworowe i popychacze zaworowe są dowolne. Wymiary zaworów ssących i wydechowych muszą być zgodne z tą samą homologacją co blok i głowica silnika z wyjątkiem długości trzonków zaworów. Materiał i kształt zaworów jest dowolny. Ustawienie rozrządu jest dowolne.
- W przypadku zamontowania silnika innego niż w homologacji danego modelu samochodu, wymiary zaworów ssących i wydechowych muszą być zgodne z specyfikacją techniczną seryjnego silnika.
- Chłodnica cieczy chłodzącej, jej zamocowanie oraz przewody wodne i termostat silnika są dowolne, ale oryginalne usytuowanie chłodnicy musi zostać zachowane. Dozwolone jest zastosowane dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodnicy. Zasada działania pompy cieczy chłodzącej musi być zgodna z zasadą działania oryginalnej pompy cieczy chłodzącej danego silnika.
- Układ smarowania jest dowolny. Zamocowanie chłodnicy oleju silnikowego jest dozwolone pod warunkiem, że chłodnica ta będzie solidnie zamocowana i nie będzie wystawać poza obrys samochodu.
- Przewody olejowe są dowolne z zachowaniem art. 253-3 Zał. J
- Miska olejowa jest dowolna. Układ z suchą miską olejową jest dozwolony.
- Kolektor wydechowy jest dowolny z zastrzeżeniem że rysunki III i IV karty homologacyjnej Grupy A muszą być respektowane lub są zgodne z rozwiązaniem seryjnym zastosowanego kolektora z innego modelu tej samej marki.
- Układ wydechowy jest dowolny, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Wylot rury wydechowej musi znajdować się z tyłu pojazdu.

3.3. Przeniesienia napędu

- Sprzęgło i jego obudowa jest dowolne.
- Skrzynia biegów – obudowa i system zmiany biegów oraz przełożenia poszczególnych biegów są dowolne.
- Konstrukcja i liczba wsporników skrzyni biegów jest dowolna. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Dozwolone są modyfikacje nadwozia w celu przeprowadzenia nowego sterowania skrzyni biegów. Zmiana biegów musi następować mechanicznie.
- Mechanizm różnicowy (przedni, centralny i tylny) dowolny, ale obudowa mechanizmu musi być zgodna z homologacją lub może pochodzić z modelu tej samej marki samochodu. Mechanizmy różnicowe

o ograniczonym poślizgu mogą być wspomagane systemem hydraulicznym lub elektrycznym. Wsporniki mechanizmu różnicowego są dowolne. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Wały napędowe i półosie są dowolne.
- Piasty kół są dowolne.

3.4 Zawieszenie
- Rozstaw osi musi być zgodny z homologacją.
- Umiejscowienie osi obrotów punktów mocowania zawieszenia do wahaczy i do nadwozia musi pozostać niezmienione w stosunku do homologowanej konstrukcji.
- Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.
- Drążki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J.
- Rama / belka przednia i tylna oraz inne elementy zawieszenia (wahacze, drążki, itp.) musza:
  a. pochodzić z modelu homologowanego
  lub
  b. w przypadku niedostępności elementów zawieszeń dopuszcza się stosowanie zamienników i rozwiązań technologicznych w obrębie jednej marki
  lub
  c. być zawieszeniem typu „rurkowego" (rama/belka i wahacze) które mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem wymiarów zawartych w homologacji. Dopuszcza się również stosowanie wahaczy frezowanych z jednej bryły stopu aluminium PA9.
  Każdorazowo zastosowanie zawieszenia zgodnego z pkt. b i c musi być konsultowane z Delegatem Technicznym.
- Przeguby i punkty mocowania zawieszenia muszą być zgodne z art.255-5.3.4., materiał przegubów jest dowolny. Położenie osi obrotu przegubu nie może być zmienione (patrz rys. 255-5).
- Zwrotnica – dowolna.
- Wysokość zawieszenia jest dowolna z zachowaniem art. 252-2.1 Zał. J
- Sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden amortyzator na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.
- Górne punkty mocowanie kolumny McPherson i amortyzatora są dowolne.

3.5. Koła i ogumienie
- Dopuszczone są koła o maksymalnym rozmiarze 8 x 18'. Kompletne koła muszą mieścić się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część kompletnego koła położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym (co najmniej 120^0). Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek.
- Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli.
- Zabronione są ejektory powietrza dodane na koła.
- Zabronione jest użycie jakiegokolwiek urządzenia zapewniającego ogumieniu zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.
- Koło(-a) zapasowe nie jest (są) obowiązkowe. Niemniej jeżeli są, muszą być solidnie zamocowane, nie mogą być umieszczone we wnętrzu samochodu w miejscu przeznaczonym dla kierowcy i pilota.

3.6. Układ kierowniczy – musi pochodzić z modelu bazowego (seryjny) lub pochodzić w całości z samochodu homologowanego. Koło kierownicy może być wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie art. 255-5.7.3.9 Zał. J. Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja drążka kolumny kierowniczej.

3.7. Układ hamulcowy
- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej dwa niezależne obwody uruchamiane tym samy pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami hamulcowymi, dwa obwody muszą dać się oddzielnie rozróżnić, bez wzajemnych połączeń innych niż mechaniczne urządzenie rozdzielające siłę hamowania)
- Mechaniczny hamulec ręczny może być zastąpiony układem hydraulicznym, Hamulec ręczny musi dać się zablokować w pozycji „zaciągniętej".
- Ciśnienie płynu hamulcowego musi być jednakowe w zaciskach hamulcowych kół tej samej osi, nie dotyczy to ciśnienia generowanego przez układ hamulca ręcznego.
- Tarcze hamulcowe - maksymalna średnica tarcz hamulcowych i grubość tarcz hamulcowych nie może przekroczyć wartości podanej w homologacji.
- Zaciski hamulcowe - maksymalna ilość tłoczków i wymiary tłoczków hamulcowych nie mogą przekroczyć wartości podanych w homologacji.
- Pompa hamulcowa, korektor hamowania oraz pompa hydrauliczna hamulca ręcznego jest dowolna, ale muszą to być elementy / podzespoły dopuszczone do handlu.

3.8. Nadwozie - wszelkie modyfikacje nadwozia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu.

- Homologowany kształt nadwozia musi być zachowany.
- Zderzak przedni i tylny może być wykonany z laminatu lub materiałów kompozytowych.
- Drzwi przednie muszą pozostać oryginalne lub mogą być zmodyfikowane zgodnie z art. 255-5.7.3.4. Drzwi tylne, w przypadku nadwozi 4 drzwiowych, muszą mieć zachowany oryginalny szkielet, ale poszycia mogą być wykonane z materiałów kompozytowych.
- Oryginalny kształt deski rozdzielczej musi być zachowany. Materiał deski oraz wykonanie jest dowolne.
- Pokrywa bagażnika, silnika, błotniki oraz listwy ozdobne i nakładki nadwozia mogą być wykonane z mocnego nieprzezroczystego materiału, pod warunkiem zachowania oryginalnego kształtu zewnętrznego.
- Zamocowanie pokrywy bagażnika i silnika jest dowolne, niemniej w tym przypadku każda pokrywa musi być zamocowana w 4 punktach i musi posiadać możliwość otwarcia z zewnątrz.
- W zderzaku można umieścić dwa (2) okrągłe otwory o maksymalnej średnicy 10 cm, które będą wykorzystywane wyłącznie do zamontowania przewodów chłodzących hamulce.
- Otwory wentylacyjne w dachu mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem poniższych wymogów:
  a. muszą być umieszczone maksymalnie w 1/3 przedniej części dachu
  b. maksymalna całkowita szerokość 500 mm
  c. łączna maksymalna wysokość 100 mm
  d. wystawanie wywietrznika poza obrys nadwozia w stosunku do górnej krawędzi przedniej szyby nie może być większe niż 50 mm
- Osłony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10.
- Urządzenia aerodynamiczne muszą być zgodne z homologacją, ale mogą być wykonane z laminatu lub materiałów kompozytowych i muszą być solidnie zamocowane.
- Oryginalne miejsce na koło zapasowe („niecka" na koło zapasowe) może być zastąpione płaską płytą metalową, posiadającą tę samą grubość co oryginalna podłoga.

3.9 Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji elektrycznej, w tym również układu zapłonowego, musi być zachowane. Jeżeli akumulator umieszczony jest w kabinie to musi znajdować się za przednimi fotelami i musi być typu „suchego". Akumulator umieszczony w kabinie musi być solidnie zamocowany oraz elektrycznie i mechanicznie zabezpieczony osłoną.

3.10. Od sezonu 2025 akumulator musi być oryginalny lub spełniający poniższe wymagania:

Producent i typ akumulatora:

- Producent, pojemność oraz przewody akumulatora są dowolne.
- Oryginalna liczba akumulatorów musi zostać zachowana.
- Akumulator musi pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży.

Lokalizacja akumulatora:

- Akumulator musi być zlokalizowany w oryginalnej lokalizacji lub w kokpicie.
- Akumulator musi być typu suchego jeżeli nie znajduje się w komorze silnika.
- Jeżeli jest zamontowany w kokpicie, akumulator musi znajdować za fotelem kierowcy lub pilota.

Zamocowanie akumulatora:

- Każdy akumulator musi być pewnie zamocowany a złącze plus musi być izolowane.
- Jeżeli akumulator został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji, to musi zostać osadzony na metalowej podstawie i przykręcony śrubami do nadwozia przy użyciu dwóch metalowych taśm z osłoną izolacyjną.
- W przypadku gdy akumulator jest zamontowany w kokpicie do zamocowania metalowych taśm muszą być użyte śruby o rozmiarze przynajmniej M10 i każda z nich musi być wkręcona w nakrętkę przyspawaną do płytki wzmacniającej umiejscowionej od dołu karoserii o grubości przynajmniej 3 mm i powierzchni 20 cm^2 każda.
- W przypadku gdy akumulator nie został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji w komorze silnika, ale nie jest kompatybilny z oryginalnym mocowaniem to do zamocowania taśm należy wykorzystać oryginalne punkty montażowe.

4. Postanowienia końcowe

4.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych związanych z samochodami Grupy Youngtimer 4WD, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

4.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprężarek i innych zespołów zgodnie z punktem 13.4 i 13.5 regulaminu RSMP.

4.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

4.4. Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

Zał. 3d

Regulamin techniczny dla samochodów Grupy OPEN 2WD

Wstęp:

Grupa OPEN 2WD przeznaczona jest dla samochodów z napędem na dwa koła, przednie lub tylne. W Grupie OPEN 2WD dopuszczone są samochody posiadające homologację sportową FIA lub PZM, wydaną od 01.01.1997[11], w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji danego modelu, w tym także samochody Kit-Car pojemności silnika ponad 1600 cm^3. W Grupie OPEN 2WD dopuszczone są również samochody zbudowane na bazie modelu samochodu (min. 1000 identycznych egzemplarzy wyprodukowanych w okresie kolejnych 12 miesięcy), który nie posiada homologacji sportowej FIA lub PZM i został wprowadzony do sprzedaży (obowiązek przedstawienia wszystkich wymaganych przez PZM informacji w tej sprawie spoczywa na zainteresowanym) od 01.01.1997[10].
Niniejszy regulamin technicznych jest stosowany w HRSMP dla Kategorii Historic OPEN dla modeli samochodów z napędem na dwa koła, homologowanych lub wprowadzonych do sprzedaży (w przypadku samochodów niehomologowanych) w okresie od 01.01.1991 do 31.12.1999[12].

W samochodach Grupy OPEN 2WD zastosowane modyfikacje muszą być zgodne z poniższymi kryteriami:

1. Ustalenia ogólne

1.1. Samochody nieposiadające homologacji muszą być porównywalne z Kategorią I lub samochodami typu RGT (Kategoria II) (patrz art. 251-1.1) oraz muszą spełniać kryteria homologacji jednego z regulaminów homologacyjnych FIA lub PZM (A, N, R lub PZM), nie muszą posiadać homologacji samochodu sportowego FIA.
1.2. Samochody nieposiadające homologacji muszą mieć zamknięte nadwozie ze sztywnym niezdejmowanym dachem. Nadwozie takie musi pochodzić z modelu samochodu posiadającego co najmniej 4 miejsca siedzące (włącznie z 2+2)[13].
1.3. Samochody typu sylwetkowego są zabronione w Grupie OPEN 2WD.

2. Bezpieczeństwo

2.1. Klatki bezpieczeństwa
2.1.1 Dla samochodów homologowanych przez FIA lub PZM w grupach N, A, B przed 01.01.2021, klatki bezpieczeństwa muszą być:

- certyfikowane zgodnie z Regulaminem Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM lub Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona od 01.01.2023,
- dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona w roku 2022, klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2020,
- dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona przed 01.01.2022:
  - klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2020 (w przypadku samochodów homologowanych w okresie od 01.01.2017 do 31.12.2020)
  - klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2016 (w przypadku samochodów homologowanych przed 01.01.2017).

2.1.2 Dla samochodów niehomologowanych przez FIA lub PZM, dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona po 31.12.2021, klatki bezpieczeństwa muszą być certyfikowane zgodnie z Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA.
2.1.3 Dla samochodów niehomologowanych przez FIA lub PZM, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona w roku 2023 i 2024, klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być certyfikowane zgodnie z wymogami określonymi przez PZM (załącznik nr 5, pkt 2 Regulaminu Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM, uwzględniając rys. 253-35 Art. 253 Zał. J do MKS 2020).
2.2. Pojazdy ze względów bezpieczeństwa muszą również odpowiadać następującym przepisom:

– Pasy bezpieczeństwa	art. 253-6
– Fotele	art. 253-16
– Gaśnice i systemy gaśnicze	art. 253-7
– Przewody paliwowe, pompy i filtry	art. 253-3
– Paliwo	art. 252-9.1 i 252-9.2
– Przegroda przeciwpożarowa	art. 253-15
– Główny wyłącznik prądu	art. 253-13

[11] Od sezonu 2025 corocznie za datę początku okresu będzie określona data 01.01 roku wynikającego z odjęcia od roku danego sezonu 24 lata, tj. w sezonie 2025 będzie to 01.01.2001 r.

[12] Od sezonu 2025 corocznie za datę końca okresu będzie określona data 31.12 roku wynikającego z odjęcia od danego sezonu 25 lat, tj. w sezonie 2025 będzie to 31.12.2000 r.

[13] 2+2 typ samochodu 4 miejscowego, który nie spełnia kryteriów homologacji odnośnie wymiarów kokpitu dla regulaminów homologacyjnych samochodów Grupy A.

- Lusterka wsteczne art. 253-9
- Uszy holownicze art. 253-10
- Bezpieczny układ hamulcowy art. 253-4
- Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe) art. 253-5
- Zbiornik zbierający olej art. 255-5.1.14
- Akumulator art. 260-501(bat)
- Oświetlenie art. 260-503(ecl)
- Szyba przednia musi pochodzić z modelu bazowego samochodu lub być homologowana w VO lub VR dla danego modelu samochodu. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego.
- Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu i muszą spełniać następujące wymogi:
  - minimalna grubość 3,8 mm,
  - demontaż szyb bocznych musi być możliwy bez użycia narzędzi,
  - szyby w drzwiach przednich muszą być przezroczyste,
  - przesuwane okienko może być zainstalowane w szybach drzwi kierowcy i pilota. Otwór tego okienka musi wynosić minimalnie 130 x 130 mm i maksymalnie 150 x 150 mm. Do drzwi nie posiadających ramki może zostać ona dodana.
- Wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej są obowiązkowe i muszą być sprawne.

3. Wymogi techniczne

3.1. Minimalna masa samochodu w zależności od nominalnej pojemności skokowej silnika, zgodnie z wytycznymi pomiaru w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, musi wynosić:

POJEMNOŚĆ	MASA MINIMALNA
do 715 cm^3	580 kg
ponad 715 cm^3 i do 800 cm^3	790 kg
ponad 800 cm^3 i do 1000 cm^3	720 kg
ponad 1000 cm^3 i do 1150 cm^3 *	790 kg
ponad 1150 cm^3 i do 1400 cm^3	840 kg
ponad 1400 cm^3 i do 1600 cm^3	920 kg
ponad 1600 cm^3 i do 2000 cm^3	1000 kg
ponad 2000 cm^3 i do 2500 cm^3	1080 kg
ponad 2500 cm^3 i do 3000 cm^3	1100 kg
ponad 3000 cm^3 i do 3500 cm^3	1200 kg
ponad 3500 cm^3 i do 3600 cm^3	1300 kg

** Dla samochodów doładowanych o nominalnej pojemności skokowej silnika do 1150 cm^3 masa minimalna wynosi 920 kg. Dla pozostałych samochodów doładowanych stosuje się przelicznik pojemności i masa minimalna, zgodna z powyższą tabelą, wynika z pojemności przeliczeniowej silnika.*

Minimalna masa samochodu z załogą musi wynosić: minimalna masa podana powyżej + 160 kg. Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w art. 252-2.2.

3.2. Silnik:

- Dopuszcza się stosowanie tylko jednego silnika spalinowego. Silnik musi pozostać zamontowany w miejscu zgodnym z modelem bazowym samochodu i w celu jego montażu w nadwoziu można zmodyfikować wyłącznie ilości i punkty mocowania układu napędowego. Silnik i jego osprzęt może być dowolnie modyfikowany. W przypadku silnika doładowanego, stosuje się przelicznik pojemności x 1.7.
- Dla KSS wydanych od 01.01.2024 r. zastosowany silnik może zmienić klasę pojemnościową samochodu zgodnie z art. 251-12 Zał. J do MKS wyłącznie o jedną w górę.
- Dla KSS wydanych od 01.01.2026 r. zastosowany silnik nie może zmienić klasy pojemnościowej samochodu zgodnie z art. 251-12 Zał. J do MKS.
- W celu ustalenia pierwotnej klasy pojemnościowej zgodnie z art. 251-12 Zał. J do MKS zostanie uwzględniona pojemność oryginalnego silnika danego modelu samochodu.
- Maksymalna nominalna pojemność skokowa dla silnika doładowanego wynosi 2000 cm^3, a dla silnika atmosferycznego 3500 cm^3. Maksymalna ilość cylindrów 6. W samochodach typu RGT można stosować silnik o maksymalnej pojemności skokowej 3600 cm^3.
- Samochody posiadające silnik z doładowaniem, muszą posiadać zamontowany na sprężarce ogranicznik/zwężkę zgodnie z rysunkiem 254-4 oraz wytycznymi zamocowania i wymiarów w art. 255-5.1.8.3.b Zał. J. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ten ogranicznik. Maksymalna średnica wewnętrzna ogranicznika wynosi **34 mm**. W przypadku silnika z dwoma równoległymi sprężarkami, każda z nich musi mieć wlot powietrza ograniczony do średnicy wewnętrznej maksimum 24 mm. Typ i konstrukcja systemu doładowania jest dowolna.
- Kolektor ssący jest dowolny.

- Wymiennik ciepła (intercooler), przewody powietrza doładowanego oraz doprowadzającego powietrze do urządzenia doładowującego są dowolne, ale muszą być zamontowane w komorze silnika.
- Chłodnica cieczy chłodzącej, jej zamocowanie oraz przewody wodne i termostat silnika są dowolne, ale oryginalne usytuowanie chłodnicy musi zostać zachowane. Dozwolone jest zastosowanie dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodzenia chłodnicy. Zasada działania pompy cieczy chłodzącej musi być zgodna z zasadą działania oryginalnej pompy cieczy chłodzącej danego silnika.
- Układ wydechowy jest dowolny. Wylot rury wydechowej musi znajdować się z tyłu pojazdu, chyba że homologacja danego samochodu stanowi inaczej. Żadne części podwozia nie mogą być wykorzystane do usuwania spalin z układu wydechowego.

3.3. Przeniesienie napędu – zespoły i ich konstrukcja są dowolne.

3.4. Zawieszenie:

- dowolne. Wszelkie modyfikacje zawieszenia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia/podwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu.
  Dla KSS wydanych od 01.01.2025 r.:
  - Umiejscowienie osi obrotów punktów mocowania zawieszenia do wahaczy i do nadwozia musi pozostać niezmienione w stosunku do homologowanej konstrukcji.
  - Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.
  - Drążki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J.
  - Rama / belka przednia i tylna oraz inne elementy zawieszenia (wahacze, drążki, itp.) muszą:
    a. pochodzić z modelu homologowanego
    lub
    b. być zawieszeniem typu „rurkowego" (rama/belka i wahacze) które mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem wymiarów zawartych w homologacji. Dopuszcza się również stosowanie wahaczy frezowanych z jednej bryły stopu aluminium.
  - Przeguby i punkty mocowania zawieszenia muszą być zgodne z art.255-5.3.4. – materiał przegubów jest dowolny. Położenie osi obrotu przegubu nie może być zmienione (patrz rys. 255-5). Zwrotnica może być dowolna.
  - Wysokość zawieszenia jest dowolna z zachowaniem art. 252-2.1 Zał. J
  - Sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden amortyzator na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.
  - Górne punkty zawieszenia / mocowanie kolumny McPherson i amortyzatora są dowolne.
- sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden amortyzator na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.
- górne punkty zawieszenia / mocowanie kolumny McPherson i amortyzatora są dowolne.
- rozstaw osi można zmienić max. ±1% od maksymalnej wielkości dla bazowego modelu samochodu. W przypadku samochodu, dla którego KSS została wydana przed 01.01.2023, rozstaw osi można zmienić max. ±5% od maksymalnej wielkości dla bazowego modelu samochodu.

3.5. Koła i ogumienie:

- Koła kompletne są dowolne pod warunkiem, że mieszczą się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część kompletnego koła położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek.
- Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli. W żadnym wypadku szerokość zespołu obręcz-opona nie może przekroczyć szerokości 9" i 664mm średnicy. Dla samochodów typu RGT dopuszcza się szerokość felgi 12".
- Zabronione jest używanie obręczy kół wykonanych z kutego magnezu oraz obręczy wykonanych z materiałów kompozytowych.
- Zabronione są ejektory powietrza dodane na koła.
- Zabronione jest użycie jakiegokolwiek urządzenia zapewniającego ogumieniu zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.
- Koło(-a) zapasowe nie jest(są) obowiązkowe. Niemniej jeżeli są, muszą być solidnie zamocowane, nie mogą być umieszczone we wnętrzu samochodu w miejscu przeznaczonym dla kierowcy i pasażera.

3.6. Układ kierowniczy musi pochodzić z modelu bazowego (seryjny) lub pochodzić w całości z samochodu homologowanego w Grupie A, N lub R. Koło kierownicy może być wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie art. 255-5.7.3.9.

Dopuszcza się stosowanie:

- elektrycznego wspomagania kierownicy (przekładnia i kolumna kierownicza) pochodzącego z modelu

produkcyjnego o zbliżonych parametrach konstrukcyjnych układu kierowniczego,
- przekładni kierowniczej z innego modelu produkcyjnego lub homologowanego, o zbliżonych parametrach konstrukcyjnych, w tym o krótszym przełożeniu. Sposób mocowania przekładni kierowniczej innej niż seryjna lub homologowana nie może obniżyć poziomu wytrzymałości przewidzianego dla konstrukcji seryjnej.

3.7. Układ hamulcowy:
- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej dwa niezależne obwody uruchamiane tym samy pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami hamulcowymi, dwa obwody muszą dać się oddzielnie rozróżnić, bez wzajemnych połączeń innych niż mechaniczne urządzenie rozdzielające siłę hamowania)
- Mechaniczny hamulec ręczny może być zastąpiony układem hydraulicznym, Hamulec ręczny musi dać się zablokować w pozycji „zaciągniętej".
- Ciśnienie płynu hamulcowego musi być jednakowe w zaciskach hamulcowych kół tej samej osi, nie dotyczy to ciśnienia generowanego przez układ hamulca ręcznego.
- Producent tarcz i zacisków hamulcowych, korektorów hamowania oraz pomp hydraulicznego układu hamulca ręcznego jest dowolny, ale muszą to być elementy dopuszczone do handlu. Wymiary tarcz i tłoczków hamulcowych są dowolne. Zacisk hamulcowy musi być mocowany poprzez jarzmo do zwrotnicy koła, a tarcza hamulcowa (lub element pośredni tarczy „pływającej") musi być mocowana bezpośrednio do piasty koła. Zespół hamulca (tarcza i zacisk) musi się mieścić w wewnętrznej średnicy felgi.
- Pompa hamulcowa jest dowolna, ale musi być dopuszczona do handlu.

3.8. Nadwozie - wszelkie modyfikacje nadwozia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu. Ponadto:
- Seryjny kształt nadwozia musi być zachowany, z wyjątkiem dowolnych błotników, których max. poszerzenie w stosunku do oryginalnego nadwozia, mierzonego na poziomie osi przedniego i tylnego koła, wynosi w sumie 200 mm. Dozwolone są także modyfikacje skrajnych elementów nadwozia w celu dostosowania go do wydłużonego rozstawu osi. Maksymalne wydłużenie nadwozia jest równe wymiarowi o jaki zwiększono rozstaw osi. Wszystkie nadwozia samochodów Grupy OPEN 2WD muszą posiadać wzmocnienie czołowe przednie i tylne.
- Dopuszcza się użycie części karoserii (lampy przednie, lampy tylne, atrapa, zderzaki) pochodzące z nadwozia tej samej marki lecz innego modelu lub zamienników, w tym także tuningowych dostępnych na rynku do tego modelu.
- Zderzak przedni i tylny może być zmodyfikowany w celu dopasowania do poszerzeń nadwozia i dokonanych zmian (adaptacji) nadwozia i może być wykonany z laminatu lub materiałów kompozytowych.
- Listwy ozdobne itp. mogą być usunięte.
- Urządzenia aerodynamiczne, montowane na dachu, tylnej pokrywie lub drzwiach, są dowolne pod warunkiem, że nie wystają poza obrys nadwozia w rzucie poziomym i są solidnie zamocowane. Dopuszcza się zastosowanie elementów aerodynamicznych w zderzaku przednim i tylnym, dokonujących zmiany długości nadwozia maksymalnie o 90 mm (nie więcej niż 45 mm na stronę). Elementy te muszą być solidnie zamocowane.
- Dyfuzor zderzaka tylnego może być modyfikowany celem dopasowania go do zmian w karoserii oraz przeprowadzenie przez niego zakończenia rury wydechowej.
- Oryginalne miejsce na koło zapasowe („niecka" na koło zapasowe) może być zastąpione płaską płytą metalową, posiadającą tę samą grubość co oryginalna podłoga.
- Drzwi przednie muszą pozostać oryginalne lub mogą być zmodyfikowane zgodnie z art. 255-5.7.3.4. Drzwi tylne, w przypadku nadwozi 4 drzwiowych, muszą mieć zachowany oryginalny szkielet, ale poszycia mogą być wykonane z materiałów kompozytowych i mogą być dopasowane kształtem do poszerzeń nadwozia.
- Oryginalny kształt deski rozdzielczej musi być zachowany. Materiał deski oraz wykonanie jest dowolne. W uzasadnionych przypadkach może być zamontowana deska rozdzielcza pochodząca z innego modelu.
- Pokrywa bagażnika, silnika, błotniki, listwy ozdobne i nakładki nadwozia mogą być wykonane z mocnego nieprzezroczystego materiału, pod warunkiem zachowania oryginalnego kształtu zewnętrznego.
- Zamocowanie pokrywy bagażnika i silnika jest dowolne, niemniej w tym przypadku każda pokrywa musi być zamocowana w 4 punktach i musi posiadać możliwość otwarcia z zewnątrz.
- Zezwala się na wykonanie otworów wentylacyjnych w pokrywie silnika, ale muszą one posiadać kratkę o oczkach o boku max. 10 mm.
- W zderzaku można umieścić dwa okrągłe otwory o maksymalnej średnicy 10 cm, które będą wykorzystywane wyłącznie do zamontowania przewodów chłodzących hamulce.
- Otwory wentylacyjne w dachu mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem poniższych wymogów:
  a. muszą być umieszczone maksymalnie w 1/3 przedniej części dachu,
  b. maksymalna całkowita szerokość 500 mm,
  c. łączna maksymalna wysokość 100 mm,
  d. wystawanie wywietrznika poza obrys nadwozia w stosunku do górnej krawędzi przedniej szyby nie może być większe niż 50 mm.
- Osłony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10
- W podłodze nadwozia dozwolona jest pokrywa rewizyjna, o całkowitej powierzchni 750 cm^2. Pokrywa ta ma

na celu możliwość wymontowania pompy paliwa bez konieczności demontażu zbiornika paliwa. Pokrywa rewizyjna musi być płynoszczelna i trudnopalna

3.9. Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji elektrycznej, w tym również układu zapłonowego, musi być zachowane. Jeżeli akumulator umieszczony jest w kabinie to musi znajdować się za przednimi fotelami i musi być typu „suchego". Akumulator umieszczony w kabinie musi być solidnie zamocowany oraz elektrycznie i mechanicznie zabezpieczony osłoną.

3.10. Od sezonu 2025 akumulator musi być oryginalny lub spełniający poniższe wymagania:

Producent i typ akumulatora:

- Producent, pojemność oraz przewody akumulatora są dowolne.
- Oryginalna liczba akumulatorów musi zostać zachowana.
- Akumulator musi pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży.

Lokalizacja akumulatora:

- Akumulator musi być zlokalizowany w oryginalnej lokalizacji lub w kokpicie.
- Akumulator musi być typu suchego jeżeli nie znajduje się w komorze silnika.
- Jeżeli jest zamontowany w kokpicie, akumulator musi znajdować za fotelem kierowcy lub pilota.

Zamocowanie akumulatora:

- Każdy akumulator musi być pewnie zamocowany a złącze plus musi być izolowane.
- Jeżeli akumulator został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji, to musi zostać osadzony na metalowej podstawie i przykręcony śrubami do nadwozia przy użyciu dwóch metalowych taśm z osłoną izolacyjną.
- W przypadku gdy akumulator jest zamontowany w kokpicie do zamocowania metalowych taśm muszą być użyte śruby o rozmiarze przynajmniej M10 i każda z nich musi być wkręcona w nakrętkę przyspawaną do płytki wzmacniającej umiejscowionej od dołu karoserii o grubości przynajmniej 3 mm i powierzchni 20 cm^2 każda.
- W przypadku gdy akumulator nie został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji w komorze silnika, ale nie jest kompatybilny z oryginalnym mocowaniem to do zamocowania taśm należy wykorzystać oryginalne punkty montażowe.

4. Postanowienia końcowe

4.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych związanych z samochodami Grupy OPEN 2WD, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

4.2. Podczas BK1 będzie odbywać się plombowanie sprężarek i innych zespołów zgodnie z punktem 13.4 i 13.5 regulaminu RSMP.

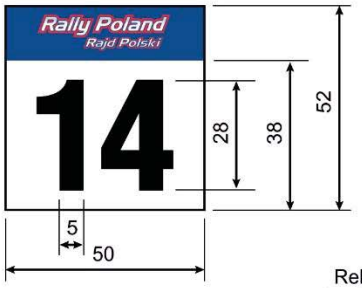
4.3. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

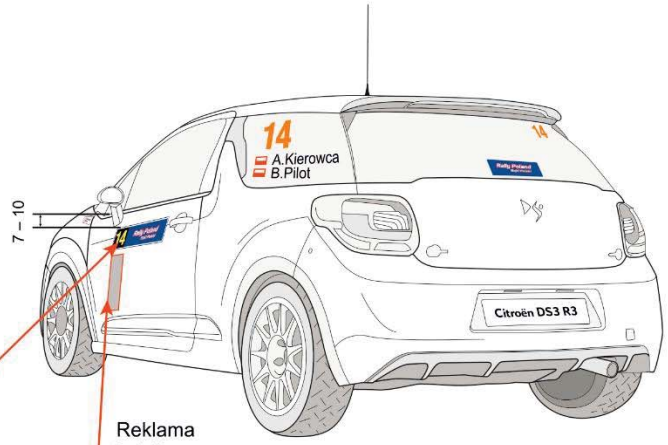
4.4. Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

Zał. 4

Rozmieszczenie reklamy organizatora

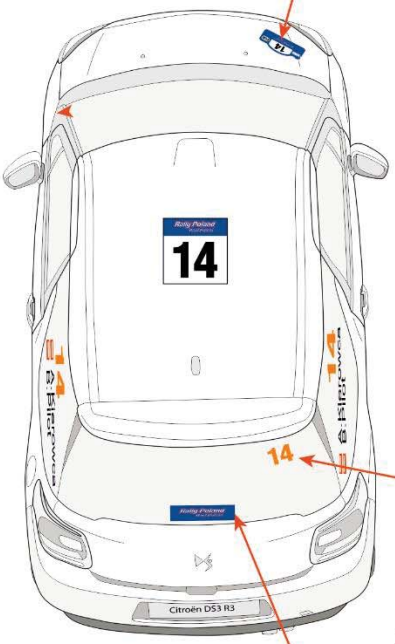
Opcjonalne pole numerowe
z reklamą obowiązkową





Reklama obowiązkowa

Reklama dodatkowa
23 x 35 cm



DRZWI LEWE

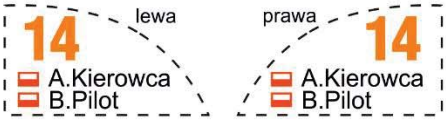
biała obwódka 1 cm

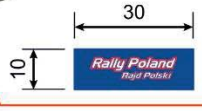
14
- tło – czarne matowe
- wysokość cyfry – 14 cm
- grubość kreski – 2 cm
- barwa – żółta PMS 803

DRZWI PRAWE

14
- wysokość cyfry – 14 cm
- barwa – pomarańczowa PMS 804

SZYBY BOCZNE I TYLNE

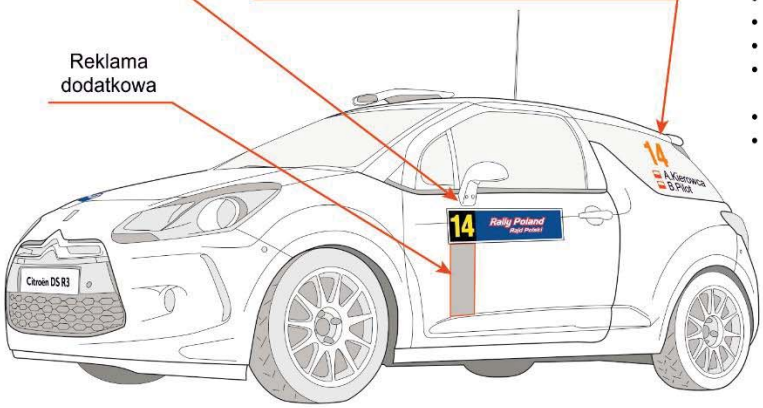




Reklama obowiązkowa

14
- wysokość cyfry – min. 18 cm
- grubość kreski – min. 2,2 cm
- barwa – pomarańczowa PMS 804

Reklama dodatkowa

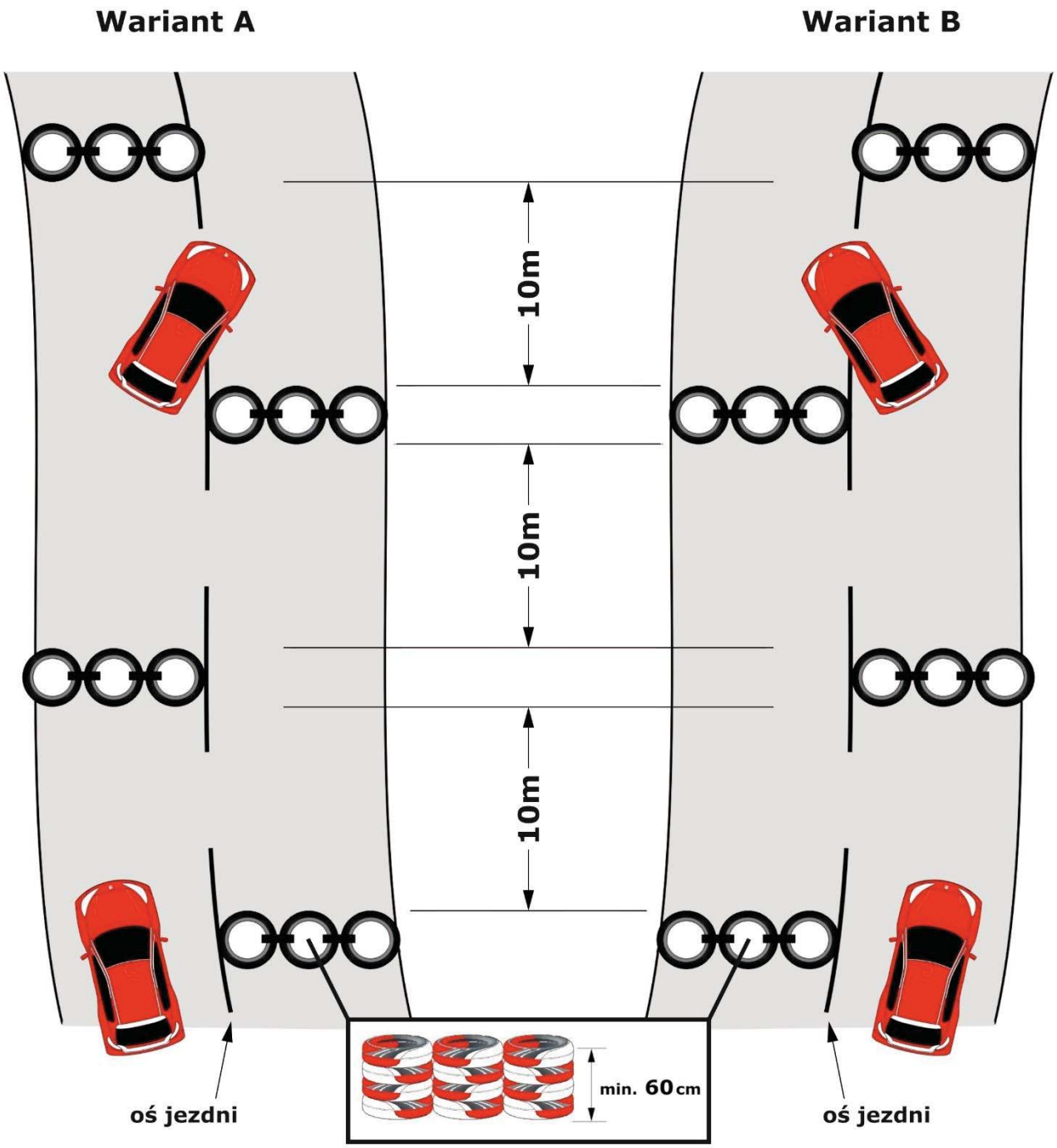


KIEROWCA I PILOT

- czcionka – Helvetica
- wysokość – 6 cm
- grubość kreski – 1 cm
- barwa – biała
- Imię: tylko pierwsza litera – duża
- Nazwisko: pierwsza litera nazwiska – duża, pozostałe litery – małe
- tło – przezroczyste
- nazwisko pilota poniżej nazwiska kierowcy

Zał. 5

Schemat szykany



- Każdy element (przęsło) szykany musi być zbudowany z ustawionych obok siebie trwałych elementów (balotów ze słomy lub słupków opon połączonych ze sobą w sposób trwały).
- Wysokość tak ustawionego przęsła szykany powinna wynosić minimum 60 cm.
- Wszystkie elementy szykany muszą być w kolorze łatwo odróżniającym się od otoczenia (jaskrawy kolor, taśma ostrzegawcza).
- Wjazd w szykanę może zaczynać się zarówno ze strony lewej, jak i prawej.
- Szykana składa się standardowo z czterech elementów (przęseł). Dopuszcza się zbudowanie szykany z trzech/dwóch elementów (przęseł).

Zał. 6

Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych

1. WSTĘP

Termin kamera odnosi się do wszystkich elementów urządzenia np.: obiektyw, wspornik, uchwyt, urządzenie nagrywające, baterie. Zastosowanie kamer i / lub video-rejestratorów musi być każdorazowo zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM.

2. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH ZAMKNIĘTYCH

2.1. Kamery wewnętrzne

2.1.1. Kamery posiadające wspornik muszą być zamontowane przy zachowaniu następujących zasad:

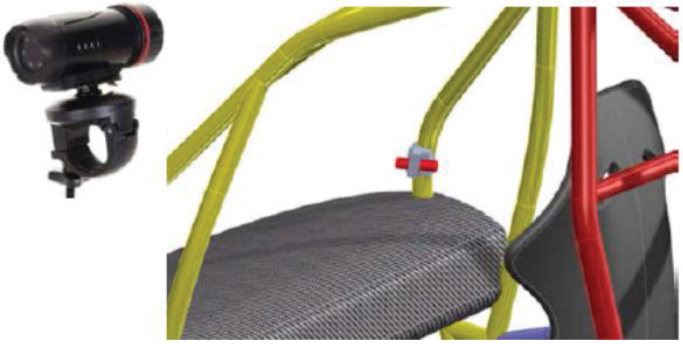
- w strefie za oparciami foteli,
- do elementu klatki bezpieczeństwa np. przy użyciu skręcanych obejm (rys. 1 i 2),
- do metalowej konstrukcji nadwozia np. przy użyciu przykręconych uchwytów.

2.1.2. Kamery typu "Cravon" mogą być mocowane na elemencie klatki bezpieczeństwa z przodu lub w obszarze odpowiadającym powierzchni deski rozdzielczej (rys. 3 i 4).

2.1.3. Skrzynka rejestrująca (z bateriami) musi być zamocowana do podłogi za jednym z siedzeń – zasada montażu identyczna jak w przypadku mocowania akumulatora w kabinie (Zał. J art. 255, art. 5.8.3).

Rys. 1

Rys. 2



Rys. 3

Rys. 4

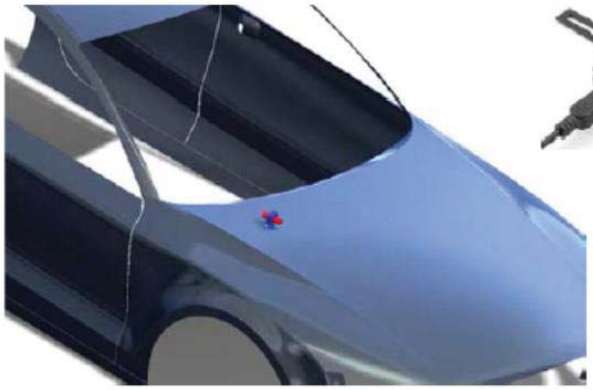
2.2. Kamery zewnętrzne

2.2.1. Kamery muszą być zamontowane wewnątrz obrysu nadwozia (widok z góry – rys. 5 i 6).

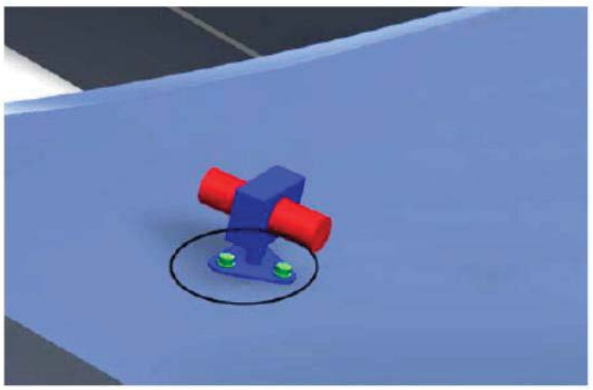
2.2.2. Jeżeli kamera posiada wspornik to jego wysokość nie może przekraczać 40 mm. Do mocowania kamery ze wspornikiem o wysokości 40 mm musi być zastosowane rozwiązanie jak pokazano na rys. 6, tj.:

- połączenie z nadwoziem przy użyciu minimum 2 śrub M5 z nakrętkami,
- wkładki ze sklejki o minimalnej grubości 3 mm i powierzchni 120 cm^2 zamontowanej od wewnętrznej strony nadwozia (materiał nadwozia znajduje się pomiędzy sklejką i podporą kamery),
- solidne mechanicznie połączenie kamery ze wspornikiem.

2.2.3. Jeżeli stosuje się oddzielny element rejestrujący lub baterie to części te muszą być zamontowane wg zasad podanych w pkt 2.1.



Rys. 5

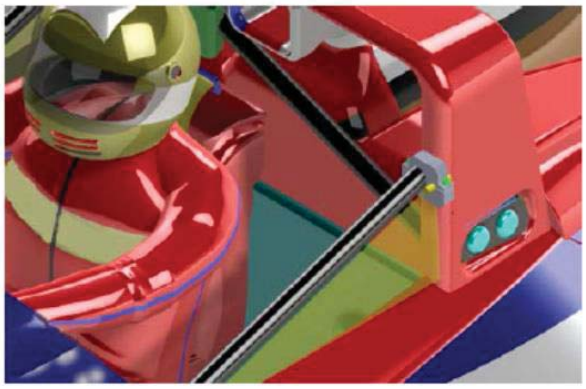


Rys. 6

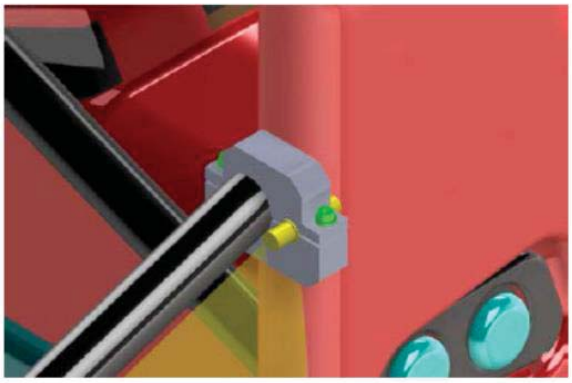
3. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH OTWARTYCH (jedno- lub dwumiejscowych)

Wspornik kamery musi być zamocowana mechanicznie do pałąka klatki bezpieczeństwa (rys. 7 i 8):

- jeżeli w tylnej przestrzeni to za zagłówkiem/głową kierowcy. Miejsce dowolne pod warunkiem, że w żadnym przypadku kamera nie wejdzie w kontakt z ciałem kierowcy,
- jeżeli w przestrzeni przed głową kierowcy to pod warunkiem zachowania odległości minimum 400 mm od głowy kierowcy.



Rys. 7



Rys. 8

4. ROZWIĄZANIA ZABRONIONE

Zabrania się montażu kamer lub wsporników przy użyciu taśm, rzepów lub urządzeń przyssanych. Przykłady rozwiązań zabronionych pokazano na rys 9 i 10.

Rys. 9

Rys. 10

REGULAMIN HISTORYCZNYCH RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

2024

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

SPIS TREŚCI:

1. Ustalenia ogólne 3
2. Kalendarz imprez 3
3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu 3
4. Dopuszczone samochody - podział na kategorie i klasy oraz warunki techniczne 5
5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia 7
6. Regulamin uzupełniający 8
7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu 8
8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama 9
9. Ubezpieczenia 11
10. Ruch drogowy 11
11. Zapoznanie z trasą rajdu 11
12. Przebieg rajdu – postanowienia ogólne 12
13. Badanie Kontrolne 1 (BK1) i Serwisowanie 14
14. Opony 15
15. Park zamknięty 15
16. Protesty - odwołania 16
17. Nagrody w rajdach HRSMP 16
18. Punktacja w rajdach HRSMP 16
19. Warunki klasyfikacji rocznej 17
20. Klasyfikacje roczne w HRSMP 17
21. Inne postanowienia 19

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- Załącznik nr 1 - Kryteria do Listy Priorytetowej Rajdów Historycznych PZM
- Załącznik nr 2 - Badania Kontrolne
- Załącznik nr 3 - Regulamin Techniczny HRSMP dla Kategorii 1-4 i HISTORIC OPEN +2000/-2000 homologowanych do 31.12.1990
    - Załącznik nr 3a - Wyposażenie bezpieczeństwa dla Kategorii 1-4 i HISTORIC OPEN +2000/-2000 homologowanych do 31.12.1990
- Załącznik nr 4 - Rozmieszczenie reklamy obowiązkowej i dodatkowej
    - Załącznik nr 4a – Oklejenie przedniej szyby
    - Załącznik nr 4b – Barwy historyczne w HRSMP
- Załącznik nr 5 - Schemat szykany
- Załącznik nr 6 - Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych
- Załącznik nr 7 - Klasyfikacja samochodów polskich i ich prototypów
- Załącznik nr 8 – Wykaz zatwierdzonych do użycia w HRSMP podzespołów/części alternatywnych

1. Ustalenia ogólne

Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (HRSMP) zostały powołane przez Polski Związek Motorowy na podstawie i w myśl zasad, które ustanowiła Międzynarodowa Federacja Samochodowa (FIA) w Załączniku K do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (MKS) aby samochody historyczne mogły startować w zawodach według przepisów zachowujących specyfikacje ich okresu i uniemożliwiających modyfikacje osiągów i zachowań wynikających z zastosowania współczesnej technologii. Rajdy historyczne nie są kolejną formą zdobywania trofeów - jest to odrębna konkurencja, której niezbędnym składnikiem jest głębokie przywiązanie do samochodów i ich historii. Historyczny sport samochodowy umożliwia aktywne celebrowanie historii motoryzacji.

1.1. Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (HRSMP) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).

1.2. Nadzór nad przebiegiem HRSMP sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (GKSS), która zastrzega sobie prawo interpretacji niniejszego regulaminu i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu.

1.3. HRSMP są mistrzostwami otwartymi. Warunkiem udziału Zawodnika zagranicznego w HRSMP jest spełnienie wymogów niniejszego regulaminu ramowego wraz z załącznikami oraz regulaminu uzupełniającego zawodów.

1.4. Rajdy HRSMP organizowane są przez Automobilkluby i Kluby sfederowane w PZM i rozgrywane są w oparciu o obowiązujące w danym roku następujące przepisy (wraz załącznikami):

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS),
- Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA (Regulamin Sportowy),
- Regulamin Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych FIA,
- Regulamin Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski (RSMP) zał. 3a, 3c lub 3d.
- niniejszy Regulamin ramowy HRSMP,
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
- Ustawę „Prawo o ruchu drogowym”,
- inne przepisy.

1.4.1. HRSMP są rajdami samochodów historycznych.

1.5. Niniejszy regulamin uzupełnia i miejscami precyzuje postanowienia zawarte w MKS i Regulaminie Sportowym o wymagania PZM.

1.6. Ilekroć w niniejszym regulaminie jest odniesienie do:

a. „załącznika” oznaczonego dużą literą (np.” Zał. K”, „Zał. J”, „Zał. L”), oznacza to odpowiedni załącznik do MKS.
b. „Załącznika J” bez dodania słów „z okresu”, oznacza to aktualny załącznik J do MKS.
c. „Zespołu ds. Samochodów Historycznych”, oznacza to Zespół Techniczny GKSS.

2. Kalendarz imprez

2.1. Do HRSMP będą zaliczane rajdy znajdujące się w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na dany rok.

2.2. Niniejszy regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach HRSMP.

3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu

3.1. Łączna zaplanowana długość OS dla rajdów znajdujących się w kalendarzu HRSMP będzie nie mniejsza niż 100 km Warunkiem przyznania odpowiedniej ilości punktów jest spełnienie wymogów zawartych w art. 3.1.2 Regulaminu Sportowego.

3.1.1. Droga wykorzystywana jako OS będzie wyłączona z ruchu publicznego na minimum 90 minut przed czasem startu pierwszej załogi. Start pierwszej załogi do OS, w rajdzie łączonym z RSMP, będzie poprzedzony przejazdem samochodu 0. Czasy wjazdu samochodów funkcyjnych na trasę każdego OS zostaną podane w Planie Bezpieczeństwa rajdu, a następnie przekazane zainteresowanym podczas odprawy przed rajdem. W czasie rajdu Kierownik Centrum Kierowania Rajdem (CKR) będzie mógł dokonywać stosownych poprawek przekazując informacje o ich wprowadzeniu za pośrednictwem dostępnych środków łączności. Dodatkowo pomiędzy w/w samochodami funkcyjnymi po OS mogą poruszać się pojazdy: ZSS-u, Obserwatora PZM oraz Delegata ds. Bezpieczeństwa (zał. IX, art. 11.3 Regulaminu Sportowego).

3.1.2. Rajd składa się z jednego lub dwóch etapów. Jako ostatni odcinek rajdu będzie rozgrywany dodatkowo punktowany OS, tzw. Power Stage (PS).

3.1.3 Przy zachowaniu postanowień art. 2.1 i 2.8 Regulaminu Sportowego, ustala się, że trasa rajdu musi zawierać co najmniej 3 OS, a w przypadku organizacji prologu lub odcinka miejskiego 4 OS, w różnych lokalizacjach. Organizator ma całkowitą dowolność w sposobie dzielenia ilości km OS przypadających na poszczególne Etapy Rajdu. Rozdanie nagród musi odbyć się w dniu przyjazdu na metę rajdu.

3.2. Istnieje możliwość organizacji tzw. zapętlonych odcinków specjalnych jednak pod następującymi warunkami:

- układ zapętlonego OS musi być przemyślany, tak aby przeprowadzenie procedury startowej było maksymalnie bezpieczne. Miejsce startu zapętlonego odcinka specjalnego należy tak zorganizować, aby starter miał możliwość obserwacji jak najdłuższego fragmentu drogi bezpośrednio przed zamknięciem pętli. Jeżeli starter ma ograniczoną widoczność, a szerokość drogi na to pozwala, konieczne jest zastosowanie kieszeni startowych

rozgradzających tor jazdy zawodnika startującego do OS i zawodnika kończącego pętlę,
- należy wprowadzić dodatkowy punkt z łącznością radiową bezpośrednio ze starterem, ustawiony co najmniej 500m przed zakończeniem pętli, którego zadaniem będzie informowanie, że dana załoga przejechała obok i nie jest możliwe uruchomienie procedury startowej do czasu przejazdu w/w załogi obok linii startu,
- jeżeli organizator będzie chciał zastosować zapętlenie na innym OS niż miejski/medialny to może to zrobić tylko na jednym OS w czasie danego Etapu rajdu. OS ten może być maksymalnie powtórzony dwukrotnie (dwie sekcje rajdu),
- w czasie pojedynczego przejazdu w/w OS zapętlenie nie może wystąpić więcej niż jeden raz – maksymalnie jedno pełne okrążenie pętli (nie dotyczy OS miejskiego/medialnego),
- zapętlony OS powinien być zaplanowany jedynie jako ostatni OS sekcji (OS bezpośrednio przed przegrupowaniem),

3.3. Wszystkie OS podczas rajdu muszą mieć jednolitą nawierzchnię. Dopuszcza się wprowadzenie krótkich łączników o odmiennej nawierzchni, jednak suma ich długości na żadnym z OS nie może przekraczać 10% jego długości.
3.3.1. W przypadku rajdów asfaltowych trasy poszczególnych OS mogą być przejeżdżane podczas rajdu nie więcej, niż 3 razy w każdym z kierunków.
3.4. Każdy rajd musi mieścić się maksymalnie w trzech dniach, zawierając w swoim programie wszystkie niżej wymienione elementy:
- odbiór administracyjny (OA), wydawanie dokumentów do zapoznania z trasą rajdu oraz montaż GPS na czas zapoznania z trasą rajdu (opcjonalnie),
- zapoznanie z trasą rajdu,
- badanie kontrolne 1 (BK1) oraz montaż GPS na czas trwania rajdu,
- powtórne badanie kontrolne 1 (BK1)
- odcinek testowy,
- ceremonia startu i/lub prolog (opcjonalnie),
- rajd,
- ceremonia mety,
- końcowe badanie kontrolne,
- publikacja wyników.

Powyższe ustalenia nie dotyczą rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli – FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ, dla których maksymalna długość trwania rajdu to 4,5 dnia. Rajd powinien kończyć się w niedzielę, jednakże dopuszcza się zakończenie rajdu w sobotę. Poza stosowaniem się do powyższych zasad, organizatorzy są zachęcani do rozwijania własnych, unikalnych cech rajdu oraz tworzenia ich odmiennych programów i harmonogramów.
3.5. Trasa rajdu powinna spełniać następujące wymagania:
- Przyjmuje się, że maksymalna średnia prędkość na odcinkach drogowych nie może być wyższa niż 45 km/h. Ponadto czasy przejazdów odcinków drogowych muszą być zwiększone o okoliczności, które mogą mieć wpływ na rzeczywisty czas przejazdu (strefy tankowania i/lub znakowania opon, przejazdy kolejowe, itp.),
- Odległość pomiędzy punktem kontroli czasu (PKC), a startem do odcinka musi wynosić minimum 50 m,
- Odległość pomiędzy metą lotną i metą stop musi być większa niż 200 m, aby zapewnić możliwość bezpiecznego wytracenia prędkości przez samochód rajdowy. Przy ustalaniu lokalizacji mety lotnej i mety stop należy bezwzględnie wziąć pod uwagę możliwość bezpiecznego zaparkowania samochodów organizatora, specyficzne lokalne warunki, a zwłaszcza ukształtowanie drogi, terenu oraz szybkość samochodów,
- Co 3-5 OS-ów musi być zaplanowane przegrupowanie zlokalizowane przed parkiem serwisowym, natomiast przed metą rajdu zalecane jest przegrupowanie, które umożliwi trzem pierwszym załogom wjazd na metę w kolejności zaplanowanej przez organizatora.

3.6. Każdy organizator jest zobowiązany do zapewnienia przynajmniej jednego samochodu funkcyjnego oznaczonego kolejnym numerem startowym zgodnym z oznaczeniem stosowanym dla zawodników rajdu. Samochód funkcyjny (zwany dalej samochodem „K") jest pojazdem bezpieczeństwa. Załoga tego samochodu musi wjechać na każdy OS nie później niż 2 minuty po ostatnim zawodniku. Załoga ta musi znać „Procedurę Bezpieczeństwa" i zobowiązana jest do jej stosowania w razie zdarzenia. Zaleca się by samochody funkcyjne organizatora związane z HRSMP (w tym szczególnie samochód „0 HRSMP") były samochodami historycznymi,
3.7. Wszelkie odstępstwa od ustaleń zawartych w art. 3.1-3.6 niniejszego regulaminu będą rozpatrywane przez GKSS na wniosek organizatora, jednakże w przypadku organizacji rajdu HRSMP w ramach Rajdowych Mistrzostw/Trofeum Europy w/w ustalenia będą podporządkowane wymaganiom FIA i Promotora Rajdowych Mistrzostw/Trofeum Europy.
3.8. Dla wszystkich organizatorów obowiązuje jeden numer telefonu alarmowego SOS (+48 XXX XXX XXX), udostępniany tylko zawodnikom i służbom organizatora, pod który należy składać informacje o wypadkach. Nie zwalnia to zawodników z obowiązku wynikającego z art. 12.7.2 niniejszego regulaminu. We wszystkich wydawnictwach organizatora musi być opublikowany drugi, ogólnodostępny numer telefonu (+48 601 100 777) służący pozostałym osobom do kontaktów z organizatorem.
3.9. Wszystkie samochody funkcyjne organizatora (nie dotyczy samochodu „K") muszą posiadać na przednich drzwiach pole z oznaczeniem o wymiarach 52 cm x 50 cm oraz pas (w kolorze pomarańczowym) o szerokości 10 cm w górnej części szyby przedniej z napisem „Centrum Kierowania Rajdem" (w kolorze czarnym).

4. Dopuszczone samochody - podział na kategorie i klasy oraz warunki techniczne

4.1. Do rajdów HRSMP dopuszczone będą samochody historyczne odpowiadające postanowieniom:
- Zał. K,
- Regulaminu Technicznego HRSMP,
- Regulaminu Technicznego RSMP (dla samochodów homologowanych lub wprowadzonych do sprzedaży od 01.1.1991 do 31.12.1999[1] odpowiednio do grupy samochodu: zał. 3a, 3c lub 3d).

4.1.1. W/w samochody muszą pochodzić z następujących okresów:
- wyprodukowane pomiędzy 01.01.1931 a 31.12.1957 (okresy FIA D, E, F i G1).
- samochody produkcyjne homologowane przez FIA lub ASN jako „Touring", „Competiton Touring",„Grand Touring", „Competition Grand Touring" do 31.12.1990 (okresy FIA G2, H1, H2, I, J1 oraz J2).
- samochody produkcyjne homologowane przez FIA lub ASN w Grupach A, Kit-car, WRC i N od 01.1.1991 do 31.12.1999[1],

a także ich repliki bez względu na rok produkcji oraz:
- prototypy wyprodukowane do 31.12.1999[1]
- samochody polskie wymienione w Zał. 7 do niniejszego regulaminu.

4.2. Warunki techniczne:

4.2.1. Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać aktualne dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 4.2.2. w zakresie obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa. Ważne badanie techniczne uznaje się za dowód, że samochód spełnia wszystkie wymogi Ustawy „Prawo o ruchu drogowym" w tym przepisy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska i jest dopuszczony do ruchu drogowego na terytorium RP.

4.2.2. Wyposażenie bezpieczeństwa samochodu określone jest dla:
- Kategorii 1-4 i HISTORIC OPEN +2000/-2000 homologowanych do 31.12.1990 w Zał. 3a do niniejszego regulaminu.
- Kategorii 5 w Zał. 3a do Regulaminu RSMP,
- HISTORIC OPEN +2000 homologowane od 01.01.1991 do 31.12.1999[1] odpowiednio do grupy samochodu w zał. 3c lub 3d do Regulaminu RSMP,
- HISTORIC OPEN -2000 homologowane lub wprowadzone do sprzedaży (w przypadku samochodów niehomologowanych) od 01.01.1991 do 31.12.1999[1] odpowiednio do grupy samochodu w zał. 3c lub 3d do Regulaminu RSMP.

4.2.3. Wszystkie samochody muszą posiadać:
- Książkę Samochodu Sportowego (KSS),
- HTP FIA lub NHTP PZM (z zastrzeżeniem art. 4.2.3.1. oraz art. 1.2. Zał. 2 do niniejszego regulaminu).

4.2.3.1. Do końca sezonu 2024 samochody Kategorii 5 i HISTORIC OPEN 2WD/4WD homologowane lub wprowadzone do sprzedaży (w przypadku samochodów niehomologowanych) od 01.01.1997 ~~1991~~ do 31.12.1999[1] nie muszą posiadać NHTP PZM.

4.2.3.2. Książka Samochodu Sportowego (KSS):
- KSS PZM w formacie A5 jest obowiązkowa. Uwaga! W związku z wdrażaniem nowych przepisów dotyczących samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych wymienionych w Oddziale 7 art. 65 (art. 65o-art. 65q) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym dotyczących, które wejdą w życie z dniem 01.06.2024 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1720) zostanie wprowadzony nowy rodzaj Książki Samochodu Sportowego (KSS) PZM dla wszystkich konkurencji sportu samochodowego. Do czasu wprowadzenia nowego dokumentu:
  - zachowują ważność dotychczas wydane KSS PZM,
  - do odwołania zamiast KSS PZM będzie uznawane również wydane przez Delegata Technicznego PZM zaświadczenie potwierdzające, że KSS dla danego samochodu został zatwierdzony.

  Szczegóły dotyczące wymiany KSS PZM na nowego rodzaju KSS PZM zostaną opublikowane w marcu 2024 roku.
- Pozytywny wynik Sezonowego Badania Kontrolnego (SBK) PZM będzie konieczny, aby uzyskać Książkę Samochodu Sportowego PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe, spełniającą definicję książki samochodu sportowego wydanej przez właściwy polski związek sportowy, o której mowa w art. 38 ust.1 pkt 4e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym oraz potwierdzającą wpis do rejestru prowadzonego przez właściwy polski związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie, zgodnie z art. 65o ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym. Wyłącznie KSS PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe będzie uprawniać do przystąpienia do badania co do zgodności z warunkami technicznymi określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym.
- KSS innego ASN zostanie uznana wyłącznie w przypadku, gdy samochód jest zarejestrowany w tym samym kraju, którego ASN wydał dany KSS.

[1] Od roku 2025 corocznie za datę końca okresu będzie określona data 31.12 roku wynikającego z odjęcia od danego sezonu 25 lat, tj. w sezonie 2025 będzie to 31.12.2000 r.

4.2.3.3. Sezonowe Badanie Kontrolne PZM:

- Od 01.06.2024 roku Sezonowe Badanie Kontrolne PZM nie będzie uprawniało do uczestnictwa w rajdzie bez konieczności udziału samochodu w Badaniu Kontrolnym przed rajdem (BK1). Wszystkie samochody będą musiały zostać obligatoryjnie przedstawione na BK1.
- Od sezonu 2025 pozytywny wynik Sezonowego Badanie Kontrolnego PZM będzie konieczny, aby przedłużyć ważność KSS PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe na dany rok.
- Szczegóły tej procedury opisane są w Regulaminie Sezonowego Badania Kontrolnego PZM.
- Przepisy przejściowe dotyczące Sezonowego Badania Kontrolnego PZM, obowiązujące do 01.06.2024 roku opisane są w Zał. 2 do niniejszego regulaminu.

4.2.4. Samochody posiadające:

- HTP FIA muszą być zgodne z zatwierdzoną specyfikacją HTP i Zał. K.
- NHTP PZM musza być zgodne z zatwierdzoną specyfikacją NHTP PZM i w zależności od kategorii Regulaminem Technicznym HRSMP lub RSMP.

4.2.5. W przypadku gdy samochód posiadający HTP FIA nie odpowiada zatwierdzonej specyfikacji HTP FIA lub Zał. K i jednocześnie odpowiada wymogom Regulaminu Technicznego HRSMP nie będzie traktowany jako samochód posiadający HTP FIA i (z zastrzeżeniem art.1.2. zał. 2 do niniejszego regulaminu) musi posiadać NHTP PZM.

4.2.6. We wszystkich samochodach dopuszczalny poziom hałasu mierzony zgodnie z procedurą FIA, pomiędzy 2500 i 3500 obr/min, nie może przekroczyć 98 dB(A).

4.2.7. Dla samochodów z silnikiem doładowanym oraz silnikiem rotacyjnym za pojemność uznaje się pojemność przeliczeniową stanowiącą wynik mnożenia pojemności nominalnej przez współczynnik wynikający z homologacji lub Zał. J z okresu homologacji. W przypadku samochodów niehomologowanych obowiązuje współczynnik przewidziany dla modelu homologowanego, o tym samym typie silnika - o ile był homologowany, a w przypadku braku takiej homologacji współczynnik 2.0. W przypadku podwójnego doładowania obowiązują przepisy Zał. J z okresu.

4.2.8. Zakazane samochody Grupy B

Samochody Grupy B, których udział w rajdach został zakazany przez FIA ze względów bezpieczeństwa:

- Audi Sport Quattro S1 Homologacja nr B-264,
- Austin Rover MG Metro 6R4 Homologacja nr B-277,
- Citroën BX 4TC Homologacja nr B-279,
- Ford RS 200 Homologacja nr B-280,
- Fuji Subaru XT 4WD Turbo Homologacja nr B-275,
- Lancia Delta S4 Homologacja nr B-276,
- Peugeot 205 T16 Homologacja nr B-262,
- Samochody Grupy B o pojemności silnika ponad 1600 cm^3, z układem doładowania lub bez, w specyfikacji pomiędzy 1987, a 1990 włącznie.

Pozostałe modele homologowane w Grupie B mogą startować w HRSMP na ogólnych zasadach.

4.2.9. Samochody, które zostaną uznane, jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

4.3. W HRSMP obowiązują następujące kryteria podziału samochodów na kategorie[2]:

KATEGORIA	SAMOCHODY	WYMAGANIA
1	wyprodukowane pomiędzy 01.01.1931 a 31.12.1957 oraz homologowane pomiędzy 01.01.1958 a 31.12.1969 (okresy FIA D, E, F i G1)	Zał. K lub Regulamin Techniczny HRSMP (Zał. 3 do niniejszego regulaminu)
2	homologowane w Grupach 1, 2, 3 i 4 pomiędzy 01.01.1970 a 31.12.1975 (okresy FIA G2, H1)	
3	homologowane w Grupach 1, 2, 3 lub 4 pomiędzy 01.01.1976 a 31.12.1981 (okresy FIA H2, I)	
4	homologowane w Grupach A, B i N pomiędzy 01.01.1982 a 31.12.1990 (okresy FIA J1, J2)	
5	homologowane w Grupach A, Kit-car, WRC i N pomiędzy 01.01.1991 a 31.12. 1999[1]	Zał. 3a do regulaminu RSMP

[2] Zmiany w zakresie podziału na kategorie/klasy od sezonu 2025 opisane są w zapowiedziach na końcu regulaminu.

4.3.1. W HRSMP prowadzone są dodatkowe klasyfikacje w kategoriach HISTORIC OPEN bez podziału na klasy:

KATEGORIA	SAMOCHODY	WYMAGANIA
HISTORIC OPEN +2000	– homologowane do 31.12.1999[1] w Grupach 1, 2, 3, 4, A, Kit-car, WRC, B lub N, które nie spełniają wymogów historycznej zgodności technicznej dla samochodów kategorii 1-5. – niehomologowane, wprowadzone do sprzedaży od 01.01.1991 do 31.12.1999[1]	**1.** Pojemność przeliczeniowa silnika powyżej 2000 cm^3. **2.** Dla samochodów homologowanych: – do 31.12.1990 – art. 3 Regulaminu Technicznego HRSMP (Zał. 3 do niniejszego regulaminu). – od 01.01.1991 do 31.12.1999[1] - Zał. 3c lub 3d do regulaminu RSMP. **3.** Dla samochodów niehomologowanych: – od 01.01.1991 do 31.12.1999[1] - Zał. 3d do regulaminu RSMP.
HISTORIC OPEN -2000		1. Pojemność przeliczeniowa silnika do 2000 cm^3. 2. Dla samochodów homologowanych: – do 31.12.1990 – art. 3 Regulaminu Technicznego HRSMP (Zał. 3 do niniejszego regulaminu). – od 01.01.1991 do 31.12.1999[1] - Zał. 3c lub 3d do regulaminu RSMP. 3. Dla samochodów niehomologowanych: – od 01.01.1991 do 31.12.1999[1] - Zał. 3d do regulaminu RSMP.

4.4. Podział na klasy. Do klasyfikacji w klasach wymaga się powołania co najmniej dwóch klas w ramach danej kategorii, po minimum 3 zawodników zgłoszonych do rajdu w każdej z tych klas.

KATEGORIA	KLASA	POJEMNOŚĆ / INNE KRYTERIA
1	A1	do 31.12.1961
	B1	po 31.12.1961
2	C1	do 2000 cm^3
	C2	ponad 2000 cm^3
3	D1	do 2000 cm^3
	D2	ponad 2000 cm^3
4	E1	do 2000 cm^3
	E2	ponad 2000 cm^3
5	F1	do 2000 cm^3
	F2	ponad 2000 cm^3

4.7. Zachęca się organizatorów do tworzenia w rajdzie dodatkowych klasyfikacji, w tym klas markowych lub pucharowych. Celem utworzenia takiej klasy wymagany jest wniosek ze strony co najmniej 5 załóg lub sponsora danej klasyfikacji. Powołanie takiej klasy przez organizatora ma charakter jednorazowy (na jeden rajd). Organizator określi warunki danej klasyfikacji w Regulaminie uzupełniającym rajdu lub ogłosi je komunikatem wydanym przed startem do rajdu.

4.7.1. Klasy markowe i pucharowe mogą mieć charakter rozgrywek rocznych. Ich powołanie odbywa się na podstawie decyzji GKSS, na wniosek zainteresowanych zawodników lub sponsora tej klasyfikacji. Roczna klasyfikacja w ramach klas markowych i pucharowych wymaga zgłoszenia w niej co najmniej 5 zawodników.

4.8. W wyjątkowych okolicznościach, w tym szczególnie dla zaproszonych mistrzów i zawodników sportu samochodowego i/lub w ramach podejmowanych akcji charytatywnych Organizator rajdu, w porozumieniu z GKSS może utworzyć na danym rajdzie Kategorię Specjalną (np. GOŚĆ/VIP, etc.) indywidualnie określając warunki uczestnictwa w rajdzie.

5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia

5.1. Do udziału w rajdzie, jako zawodnik/członek załogi (kierowcy) będzie dopuszczona każda osoba, która posiada ważną licencję stopnia „ITC-R", ITD-R" lub „ND-R".

5.2. Obydwaj członkowie załogi muszą posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii), oraz ważne badania lekarskie i psychologiczne. Członkowie załogi, którzy ulegli wypadkowi podczas rajdu i udzielona została im pomoc medyczna (konieczność wypełnienia przez naczelnego lekarza zawodów karty wypadkowej, dostępnej na stronie www.pzm.pl), chcąc uczestniczyć w kolejnym rajdzie muszą poddać się kontrolnemu badaniu lekarskiemu u lekarza medycyny sportowej. Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie niedopuszczeniem do startu w rajdzie.

5.3. W przypadku, kiedy którykolwiek z członków załogi uległ wypadkowi i konieczna była interwencja medyczna lub

został hospitalizowany, jego udział w kolejnym etapie rajdu jest możliwy wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody naczelnego lekarza zawodów. Zgoda wydawana jest po przeprowadzeniu badania na koniec etapu, w którym nastąpił wypadek.

5.4. Kolejność numerów startowych kierowców

W cyklu HRSMP ustala się następującą kolejność i zasady nadawania numerów startowych:

5.4.1. Załogi zgłoszone do klasyfikacji rocznej przed pierwszym rajdem sezonu (zgodnie z art. 18.1.1 niniejszego regulaminu):

a. Kierowcy z listy priorytetowej Rajdów Historycznych PZM (załącznik 1 do niniejszego regulaminu) wg wyników z poprzedniego sezonu,
b. Pozostali Kierowcy sklasyfikowani w poprzednim sezonie na pierwszych 3 miejscach w swojej kategorii w kolejności od FIA 1 do FIA 4/J2),
c. Kierowcy sklasyfikowani w kategorii Historic Open +2000 poprzedniego sezonu (wg tej klasyfikacji)
d. Kierowcy sklasyfikowani w kategorii Historic Open -2000 poprzedniego sezonu (wg tej klasyfikacji)
e. Kierowcy, którzy kiedykolwiek startowali w HRPP/HRSMP
f. Kierowcy startujący po raz pierwszy w HRSMP.

Numery startowe określone w punktach a-f przyznawane są na cały sezon. Lista stałych numerów startowych na bieżący sezon zostanie ogłoszona komunikatem przed pierwszym rajdem sezonu. Okrągłe białe pola numerowe, numery startowe do naklejenia na to pole oraz numery umieszczane na tylnej szybie wydawane są zawodnikom raz, przed pierwszym ich startem w sezonie. Zawodnicy zgodnie z praktyką historyczną mogą użyć pola okrągłego o średnicy co najmniej 45 cm lub kwadratowego o boku co najmniej 45 cm.

5.4.2. Załogi zgłoszone do klasyfikacji rocznej później niż przed pierwszym rajdem sezonu (zgodnie z art. 18.1.1 niniejszego regulaminu) oraz załogi nie zgłoszone do klasyfikacji rocznej otrzymują numery startowe nadawane przez każdego organizatora jednorazowo.

5.4.3. Start Honorowy odbywa się wg przyznanych numerów startowych na liście zgłoszeń.

5.4.4. Kolejność startu będzie ustalona przez Dyrektora zawodów, który opublikuje listę startową po jej uprzednim zatwierdzeniu przez ZSS. Przy ustalaniu listy startowej nie należy kierować się kolejnością na liście zgłoszeń, lecz zapewnieniem maksymalnego bezpieczeństwa, ograniczeniem wyprzedzania na odcinkach specjalnych oraz utrzymaniem jak największej płynności przejazdów.

5.4.5. Organizator rundy HRSMP, która znajduje się w Międzynarodowym kalendarzu FIA, lub która odbywa się poza granicami RP, może wymagać nadania wszystkim numerów startowych wg zasad obowiązujących w danym rajdzie.

5.5. Nazwiska kierowcy i drugiego kierowcy (pilota) poprzedzone pierwszą literą imienia wraz z flagami narodowymi muszą być umieszczone na samochodzie zgodnie z załącznikiem nr 4 do niniejszego regulaminu. Nazwisko kierowcy zawsze na górze, a drugiego kierowcy (pilota) na dole. Dopuszcza się dodatkowo stosowanie Kart Identyfikacyjnych na prawej tylnej szybie bocznej.

5.6. Podczas trwania rajdu załoga musi posiadać przy sobie prawa jazdy, licencje kierowców oraz okazywać je na każde żądanie osób oficjalnych i sędziów organizatora. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do dyskwalifikacji włącznie.

6. Regulamin uzupełniający

6.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego oraz mapa rajdu muszą być przesłana do GKSS najpóźniej na 3 miesiące przed terminem BK1.

6.2. Regulamin uzupełniający (po nadaniu wizy PZM), harmonogram czasowy oraz mapy rajdu muszą być umieszczone na stronie internetowej rajdu nie później, niż 30 dni przed terminem BK1. Organizator, w celu prawidłowego zaplanowania logistyki rajdowej przez zgłoszone załogi, poinformuje w Regulaminie Uzupełniającym o lokalizacji (koordynaty GPS) wszystkich zaplanowanych elementów rajdu, tj.: Biura Rajdu, Ceremonii Startu i Mety Rajdu, Przegrupowania, Parku Serwisowego, Oddalonych Stref Tankowania, itp. Plan parku serwisowego musi być umieszczony na stronie internetowej rajdu nie później niż 7 dni przed terminem BK1.

6.3. Jeśli organizator przewiduje ograniczenie liczby załóg, które mogą wystartować w rajdzie, to nie może to dotyczyć załóg z listy priorytetowej oraz zgłoszonych do klasyfikacji rocznej. W odniesieniu do pozostałych załóg decyduje kolejność zgłoszeń.

7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

7.1. Zespół Sędziów Sportowych (ZSS) będzie się składał z trzech osób wyznaczonych przez GKSS.

7.2. Na każdy rajd GKSS powoła Obserwatora PZM, który będzie oceniał poziom organizacyjny rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu. Uprawnienia i obowiązki Obserwatora, analogiczne jak Obserwatora FIA, podaje Regulamin Sportowy.

7.3. Na każdy rajd GKSS powoła Delegata ds. Bezpieczeństwa wraz z asystentem publiczności i zawodników, który będzie monitorował stan bezpieczeństwa na trasie rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu. Szczegółowe ustalenia dotyczące uprawnień i obowiązków Delegata ds. Bezpieczeństwa podaje Regulamin Sportowy.

7.3.1. W przypadku istotnych uchybień w zabezpieczeniu lub przygotowaniu OS, Dyrektor zawodów, na podstawie ustnego (telefon, łączność radiowa) wniosku Delegata ds. Bezpieczeństwa, podejmuje decyzję o przerwaniu lub odwołaniu OS. Wniosek ten musi być następnie niezwłocznie sporządzony w formie pisemnej. Dyrektor zawodów może

również podjąć decyzję o przerwaniu lub odwołaniu OS na podstawie własnej wiedzy lub informacji uzyskanych z innych wiarygodnych źródeł w tym m.in. od policji, straży pożarnej, służb medyczno-ratunkowych, sędziów, personelu organizatora czy zawodników.

7.4. Na każdy rajd GKSS powoła Delegata Technicznego wraz z Zastępcą, których zadaniem jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa samochodów sportowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badań kontrolnych odpowiedzialny jest organizator rajdu, który wyznacza kierownika badania kontrolnego.

7.5. Na każdy rajd GKSS powoła Kierownika Centrum Kierowania Rajdem wraz z jego zespołem.

8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama

8.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego i kompletnego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację zespołów sponsorskich i zespołów producentów. Każdy zawodnik posiadający polską licencję ma obowiązek wskazać w zgłoszeniu przynależności klubową.

8.1.1. Zawodnik wypełnia wyłącznie elektroniczny formularz zgłoszenia dostępny poprzez stronę internetową Inside PZM lub zawodów. Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail, celem jego wydrukowania. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.

8.1.2. W trakcie wypełniania zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są następujące dokumenty:

- karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego,
- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym (opcjonalnie),
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym (opcjonalnie),
- karta OA i BK1.

8.1.3. Dokumentem, który zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami zawodnika, kierowców. Dodatkowo podczas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów tj. m.in.:

- licencji zawodnika i licencje kierowców (nie dotyczy licencji wydanych przez PZM),
- praw jazdy obu członków załogi,
- dowodu rejestracyjnego pojazdu,
- polisy ubezpieczeniowej OC pojazdu.

8.1.4. Do 1.06.2024 r., w przypadku poddania się procedurze Sezonowego Badania Kontrolnego (SBK) PZM, zawodnik dostarcza podczas OA wypełnioną, wydrukowaną i podpisaną Kartę Wyposażenia Bezpieczeństwa Osobistego (KWBO) oraz podpisaną deklarację, że samochód, którym zamierza wziąć udział w rajdzie jest w pełni zgodny z tym, który był przedstawiony podczas SBK PZM. Książka Samochodu Sportowego (KSS), Historyczny Paszport Techniczny (HTP) FIA oraz Narodowy Historyczny Paszport Techniczny (NHTP) PZM zostaną zdeponowana w Biurze Rajdu. Kontrola zgodności samochodu z SBK PZM oraz KWBO odbędzie się w strefie technicznej zlokalizowanej bezpośrednio przed startem rajdu (PKC 0).

8.1.5. Każdy zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym oraz innych opłat, zgodnych z niniejszym regulaminem ramowym oraz regulaminem uzupełniającym rajdu, musi zgodnie z zapisami w „Ustawie o VAT", podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który będzie wystawiona faktura. W przypadku braku w/w informacji wystawienie FV w późniejszym terminie nie będzie możliwe. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA.

8.1.6. Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w rajdzie, zobowiązany jest przesłać do organizatora, przed rozpoczęciem OA, pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS o nałożenie kary na zawodnika.

8.2. W każdym rajdzie rozgrywanym w bieżącym sezonie wprowadza się dwa terminy wpisowego:

- termin 1 – biegnie od dnia rozpoczęcia terminu zgłoszeń,
- termin 2 – biegnie przez ostatnie 3 dni terminu zgłoszeń.

8.2.1. Dla zawodników prywatnych (zgłaszających się do rajdu na podstawie licencji przyznanej osobie fizycznej) maksymalna wysokość podstawowego wpisowego do rajdu wynosi odpowiednio:

Kategoria, do której zgłoszony jest samochód:	Z reklamą dodatkową organizatora	Bez reklamy dodatkowej organizatora
1/2/3/4	15,- PLN / km OS	30,- PLN / km OS
5, HISTORIC OPEN +2000/-2000	20,- PLN / km OS	40,- PLN / km OS

Dla zawodników startujących samochodem z paszportem HTP FIA, w którym kierowcą jest zawodnik zgłoszony do klasyfikacji rocznej, wpisowe w pierwszym terminie z reklamą organizatora będzie obniżone o 50%.

Jeśli trasa rajdu ulegnie skróceniu na skutek zmian w harmonogramie wynikających z publikacji komunikatu to organizator zobowiązany jest do dokonania ponownej kalkulacji wysokości wpisowego i zwrotu ewentualnej nadpłaty. Nie dotyczy to sytuacji gdy skrócenie trasy wynika z działania tak zwanej siły wyższej i jest niezależne od woli organizatora. GKSS jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji zapisów dotyczących wysokości wpisowego.

8.2.2. Wpisowe w terminie 2 jest wyższe o 450,- PLN w stosunku do każdej kwoty wyliczonej na podstawie art. 8.2.1 niniejszego regulaminu.

8.2.3. Dla zawodników osób prawnych (samochód zgłoszony przez zawodnika posiadającego licencję zawodnika - sponsorską) wpisowe jest wyższe o 300,- PLN w stosunku do każdej kwoty wyliczonej na podstawie art. 8.2.1 niniejszego regulaminu.

8.2.4. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów sponsorskich obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 300,- PLN za jedną załogę.

8.2.5. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 300,- PLN za jedną załogę.

8.2.6. Data realizacji płatności (nie złożenia!) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.

8.2.7. Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej pokrywającej OC zawodnika wobec osób trzecich.

8.3. Treść reklamy dodatkowej musi zostać opublikowana na stronie internetowej rajdu nie później niż na 7 dni przed terminem rozpoczęcia BK1. Organizator zobowiązany jest do umieszczenia w regulaminie uzupełniającym załącznika nr 4 i 4a do niniejszego regulaminu.

8.3.1. O ile postanowienia niniejszego regulaminu nie stanowią inaczej w zakresie reklamy obowiązują przepisy zawarte w art. 2.1.9. Zał. K, art. 10.6 i art. 16 MKS oraz art. 29 Regulaminu Sportowego. Organizator może odrzucić reklamę, którą – w kontekście danych zawodów - uzna za niewłaściwą lub nieodpowiednią. Wszelka reklama podczas rajdu musi respektować ograniczenia wynikające z litery prawa.

8.3.2. Obowiązuje reklama obowiązkowa i dodatkowa zgodnie z zasadami zawartymi w załączniku nr 4 i załączniku nr 4a do niniejszego regulaminu.

8.3.2.1. Naklejki reklamowe (oznaczenia i symbole) aktualnych sponsorów, nie mogą być rozmieszczone w sposób kolidujący z rozmieszczeniem reklamy obowiązkowej i dodatkowej.

8.3.2.2. Z wyjątkiem naklejek wynikających z historycznego oznakowania samochodu oraz dopuszczonych naklejek sponsorskich, wszystkie współczesne i nieaktualne naklejki rajdowe w tym numery startowe muszą być usunięte.

8.3.3. W ramach wpisowego organizator ma obowiązek dostarczyć każdej zgłoszonej załodze:

	Zgłoszenie osoby prawnej	Zgłoszenie prywatne	Pakiet dodatkowy
Tablica „Serwis” *	2	1	-
Tablica „Pojazd Towarzyszący” *	2	1	1
Książka drogowa z regulaminem uzupełniającym**	2	1	1
Książka serwisowa (opcjonalnie)	2	2	-
Oficjalna mapa rajdu	4	2	2
Oficjalny program rajdu / informator	4	2	2
Identyfikator/opaska członka załogi	2	2	-
Identyfikator/opaska mechanika	6	4	2
Identyfikator/opaska członka zespołu	6	4	4
Identyfikator/opaska kierownika zespołu	1	-	-
Zestaw tablic i numerów startowych na sam. rajdowy	1	1	-
Zestaw materiałów do zapoznania z trasą rajdu	1	1	-

* upoważnia do wjazdu do parku serwisowego z uwzględnieniem art. 57.6 Regulaminu Sportowego
**jeżeli, zgodnie z art. 19.1 Regulaminu Sportowego, organizator nie planuje druku regulaminu uzupełniającego, musi to być zaznaczone w jego treści

8.3.4. Na wniosek zawodnika (zaznaczone stosowne pole w zgłoszeniu do zawodów), w miarę możliwości, organizator może dokonać sprzedaży pakietu dodatkowego dokumentów rajdowych zgodnie z tabelą zamieszczoną w art. 8.3.3 niniejszego regulaminu. Cena pakietu dodatkowego wynosi 250,- PLN.

8.4. Przystąpienie do zgłoszeń na pojedynczy rajd HRSMP jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/kierowców zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją w/w rajdu/cyklu oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund. Zawodnik/kierowca/y ma(ją) prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w rajdzie/cyklu.

9. Ubezpieczenia

9.1. Każdy zawodnik oraz kierowcy biorą udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Zawodnik musi posiadać ważną polisę ubezpieczeniową OC pojazdu, którym startuje w rajdzie, niezależnie od tego czy w/w pojazd jest zarejestrowany w kraju, czy za granicą. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty zawodnika oraz osób trzecich powstałe z ich winy podczas rajdu.
9.2. Organizator każdego rajdu obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową OC oraz polisę NNW obejmującą osoby organizatora nieobjęte tym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania rajdu.
9.3. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik oraz kierowcy zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia odszkodowań w związku z wypadkami, które mogą się zdarzyć podczas rajdu. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innego zawodnika oraz kierowców.

10. Ruch drogowy

10.1. Wszystkie załogi uczestniczące w rajdzie zobowiązane są przestrzegać przepisów ruchu drogowego (z wyjątkiem przejazdów sportowych po zamkniętych dla ruchu publicznego trasach OS).
10.1.1. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie zapoznania z trasą rajdu nakładane będą kary:
- 50,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej w czasie zapoznania z trasą odcinków specjalnych i/lub odcinkiem testowym oraz na jakimkolwiek odcinku dojazdowym – kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
- zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu za każde inne naruszenie przepisów niż przekroczenie prędkości.

10.1.2. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie trwania rajdu nakładane będą następujące kary:
- pierwsze wykroczenie:
  - przekroczenie prędkości: kara 50,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej – kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
  - inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS,
- drugie wykroczenie:
  - przekroczenie prędkości: kara 100,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej – kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
  - inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS,
- trzecie wykroczenie: kara czasowa 5 minut nakładana przez Dyrektora zawodów,
- czwarte wykroczenie: dyskwalifikacja decyzją ZSS.

10.1.3. Nałożenie kar opisanych w art. 10.1.1. i 10.1.2. nie wyklucza nałożenia przez ZSS dodatkowych kar jeśli sędziowie uznają to za niezbędne.
10.1.4. Kary pieniężne wymienione w art. 10.1.1 i 10.1.2 niniejszego regulaminu są nakładane niezależnie od kar administracyjnych (mandat, grzywna itp.) nałożonych przez organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego i podlegają uiszczeniu w kasie organizatora rajdu w terminie podanym w zawiadomieniu o nałożeniu kary. Powyższe nie wyklucza możliwości nałożenia dalszych kar przez GKSS.
10.2. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych (tablice rejestracyjne z czerwonymi znakami na żółtym tle) można poruszać się wyłącznie po:
- trasie rajdu zgodnie z Książką Drogową i opublikowanymi do niej komunikatami,
- trasach dojazdowych wskazanych w Przewodniku Rajdowym (jeżeli został opublikowany) i informacjach Dyrektora.

10.2.1. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego, jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych, może kierować wyłącznie osoba posiadająca ważną licencję PZM w konkurencji rajdy samochodowe lub wydawaną przez PZM na dany rajd jednorazową licencję mechanika, która jest przypisana do konkretnego samochodu startującego w rajdzie.

11. Zapoznanie z trasą rajdu

11.1. Szczegółowe ustalenia odnośnie zapoznania z trasą rajdu organizator poda w regulaminie uzupełniającym. Materiały do zapoznania z trasą rajdu muszą zawierać proponowane przez organizatora drogi objazdowe. W celu skrócenia czasu zapoznania z trasą rajdu, organizator może umożliwić przejazd w kierunku przeciwnym, w stosunku do książki drogowej.
11.2. Wszystkie załogi zobowiązane są do przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Za nieprzestrzeganie powyższych wymogów nakładane będą kary zgodnie z art. 10.1.1 niniejszego regulaminu.
Podczas zapoznania z trasą rajdu samochody zapoznawcze będą wyposażone w urządzenia GPS, które będą służyły do kontroli przestrzegania przepisów ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem kontroli prędkości w czasie zapoznania z trasą rajdu, zarówno na odcinkach specjalnych, jak również na trasie dojazdowej. System GPS stosowany w czasie zapoznania z trasą rajdu jest oficjalnym pomiarem prędkości PZM. Raport przejazdu będzie stanowił podstawę do ewentualnego nałożenia kar, zgodnie z art. 10.1.1 niniejszego regulaminu.
Szczegółowe instrukcje dotyczące pobrania/instalacji/obsługi/zwrotu w/w urządzeń zostaną zapisane w Regulaminie Uzupełniającym danego rajdu. Urządzenie GPS zostanie wydane po uiszczeniu opłaty wynikającej z jego użytkowania (100 PLN) oraz kaucji zwrotnej (200 PLN). W przypadku uszkodzenia urządzenia GPS z winy

zawodnika będzie on zobowiązany do wyrównania szkody przed pierwszym posiedzeniem ZSS.
Fakt instalacji urządzenia oraz jego prawidłowego podłączenia do zasilania może być kontrolowany na wszystkich punktach sędziowskich zlokalizowanych na odcinkach specjalnych podczas trwania zapoznania z trasą rajdu oraz na całej trasie rajdu przez oznakowanych przedstawicieli organizatora. W przypadku stwierdzenia, że urządzenie GPS nie funkcjonuje z powodu niewłaściwego montażu lub ingerencji załogi w jego pracę, ZSS zostanie powiadomiony o tym fakcie i może podjąć decyzję o nałożeniu kary.
11.3. Organizator ma prawo do nałożenia innych ograniczeń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, które muszą być szczegółowo opisane w regulaminie uzupełniającym. Pierwszy przypadek złamania tych dodatkowych ustaleń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, będzie karany przez ZSS kwotą do 5000,- PLN. Drugie takie wykroczenie spowoduje niedopuszczenie do rajdu.
11.4. Każdy organizator rajdu jest zobowiązany do kontrolowania sposobu zapoznania z trasą rajdu przez załogi w zakresie zgodności zarówno z przepisami ruchu drogowego, jak i innymi przepisami, a w szczególności art. 35 Regulaminu Sportowego oraz z regulaminem uzupełniającym rajdu.
11.5. Podczas zapoznania z trasą rajdu dozwolone jest dwukrotne przejechanie trasy każdego OS z maksymalną prędkością dozwoloną przepisami ruchu drogowego, z uwzględnieniem proponowanej przez organizatora drogi dojazdowej. W przypadku rajdów wchodzących w skład międzynarodowych cykli – FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ, organizator może zmienić ilość przejazdów zapoznawczych jeśli regulamin wyższego rzędu będzie tego wymagał. Organizator zobowiązany jest przygotować i udostępnić, za pośrednictwem strony internetowej zawodów, zapisy video z trasy wszystkich Odcinków Specjalnych rajdu. Materiały te muszą być dostępne nie później niż 3 dni przed dniem zapoznania z trasą rajdu. Program zorganizowanego zapoznania z trasą rajdu powinien być ułożony w taki sposób, aby umożliwić przejazd zapoznawczy OS-u w warunkach zbliżonych do przejazdu rajdowego (pora dnia) ze szczególnym uwzględnieniem odcinków przebiegających po zmroku. Jeżeli odcinek testowy nie jest częścią OS-u istnieje możliwość zapoznania się z nim w dowolnym czasie.
11.6. Każdy członek zespołu (zawodnik, kierowcy oraz ekipa wspierająca), który wykonuje zapoznanie z trasą OS (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), poza czasem wyznaczonym przez organizatora i bez jego pisemnej zgody, na wniosek Dyrektora zawodów i/lub każdej osoby oficjalnej, zostanie, po przeprowadzeniu dochodzenia, niedopuszczony do rajdu przez ZSS, a wpisowe nie zostanie zwrócone. Ponadto, naruszenie tego przepisu spowoduje nałożenie przez GKSS na wniosek Dyrektora zawodów, kary finansowej do 30 000,- PLN oraz kary dodatkowej do wykluczenia włącznie.
11.7. Podczas zapoznania z trasą rajdu, każda załoga musi używać samochodu zapoznawczego, który spełnia wymagania art. 35 Regulaminu Sportowego, przy czym, w drodze wyjątku, dopuszcza się aby był on oklejony reklamami sponsorów załogi (chyba, że w przypadku zawodów wchodzących w skład międzynarodowych cykli – FIA ERC, FIA ERT, FIA CEZ zostało to zabronione w regulaminie uzupełniającym).
11.8. Każda załoga zobowiązana jest zwrócić kartę zapoznania z trasą rajdu (o ile taka będzie miała zastosowanie) na mecie stop ostatniego OS-u, z którym się zapoznawała.

12. Przebieg rajdu – postanowienia ogólne

12.1. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami Rozdziału III Zał. L do MKS FIA z wyjątkami określonymi niniejszym regulaminem.
12.1.1. W czasie poruszania się samochodu rajdowego po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji musi mieć na głowie zapięty kask ochronny (lista techniczna FIA nr 25) i musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa. Do końca sezonu 2026 dopuszczone będą kaski z homologacją Snell na następujących zasadach:

- Sezon 2024: Snell SA2010/FIA 8858-2002, Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010,
- Sezon 2025: Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010,
- Sezon 2026: Snell SA2010/FIA 8858-2010 tylko z hologramem FIA, Snell SAH2010/FIA 8858-2010 tylko z hologramem FIA.

Każdy członek załogi musi używać system bezpieczeństwa ograniczający ruch głowy do przodu FHR (lista techniczna FIA nr 29 lub 36) wraz z odpowiednim kaskiem (zgodnie z wymaganiami Rozdziału III Zał. L do MKS FIA). Wyjątki od tej reguły opisane są w Zał. K.
12.1.2. Każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, rękawice (nie dotyczy drugich kierowców - pilotów), skarpety i buty - zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27) lub 8856-2018 (lista techniczna nr 74).
Dopuszczone jest użycie wyposażenia bezpieczeństwa osobistego zgodnego z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna nr 27), które nie posiada hologramu FIA na następujących zasadach:

- kombinezony są dopuszczone do użycia przez 15 lat od daty produkcji,
- długa bielizna, balaklawa, rękawice, buty są dopuszczone do użycia do 31.12.2025,
- skarpety są dopuszczone do użycia bezterminowo pod warunkiem, że przepisy FIA w tym zakresie nie ulegną zmianie.

12.1.3. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załóg będzie odbywała się podczas BK1 (do 01.06.2024 r. nie dotyczy to zawodników, których samochód posiada Sezonowe Badanie Kontrolne PZM oraz w każdym momencie trwania zawodów. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z homologacją skutkuje nałożeniem kary przez ZSS do dyskwalifikacji włącznie.

12.2. Każdy samochód na trasie OS powinien poruszać się z włączonymi światłami mijania i musi mieć zamknięte szyby (nie dotyczy specjalnego otworu w szybie bocznej przeznaczonego do wentylacji).
12.3. Kontrola masy samochodu może mieć miejsce w każdym momencie trwania zawodów.
12.4. Postępowanie w strefie startu do OS.
12.4.1. Natychmiast po zakończeniu czynności kontrolnych w PKC załoga zobowiązana jest przejechać w rejon startu do OS i jak najszybciej wręczyć kartę drogową sędziemu startu. Podjeżdżając najbliżej jak to możliwe punktu startu do OS należy zachować prawidłową kolejności pomiędzy poszczególnymi załogami, stosując się do poleceń sędziów.
12.4.2. Wypełniona karta drogowa zostanie niezwłocznie zwrócona załodze, nie później niż 30 sekund przed planowanym startem. Warunkiem zwrotu karty drogowej jest prawidłowe przygotowanie załogi do startu zgodnie z postanowieniami art. 12.1.1, 12.1.2 oraz 12.2 niniejszego regulaminu.
12.4.3. Jeżeli sędzia startu lub sędzia techniczny znajdujący się na miejscu uzna załogę za nieprzygotowaną do startu, po poinformowaniu o tym załogi, odmówi zwrotu karty drogowej oraz przesunie czas startu zgodnie z art. 48.4 Regulaminu Sportowego. Zdarzenie takie zostanie odnotowane w protokole, a jego przebieg opisany przez sędziego w raporcie przesłanym do Dyrektora zawodów. W sytuacji, gdy sędzia stwierdzi natychmiastową poprawę i uzna właściwe przygotowanie załogi, zwróci kartę drogową gdy czas pozostały do startu umożliwia zachowanie prawidłowej procedury startu (minimum 15 sekund).
12.5. Pomiar czasu na OS będzie prowadzony z dokładnością do 1/10 sekundy.
12.6. Jeżeli organizator zdecyduje się ustawić na trasie OS szykany, muszą one być dobrze widoczne (np. nie mogą być ustawiane bezpośrednio za szczytem) muszą być zbudowane w sposób trwały oraz muszą one odpowiadać wymogom podanym w załączniku nr 5 do niniejszego regulaminu. Należy pamiętać, że celem szykan jest redukcja prędkości dla lokalnego zwiększenia bezpieczeństwa. Przy każdej szykanie, przez cały czas trwania przejazdu danego OS, musi znajdować się, wyposażony w środki łączności, sędzia faktu prowadzący protokół i co najmniej 2 sędziów zabezpieczenia, odpowiedzialnych za ewentualną odbudowę naruszonej szykany do stanu początkowego przed przejazdem następnej załogi. Każde, stwierdzone przez sędziego faktu naruszenie przez samochód szykany, wymagające jej odbudowy, spowoduje nałożenie przez Dyrektora zawodów na zawodnika kary 5s za każdy stwierdzony przypadek. Za każde ominięcie szykany zostanie nałożona kara 30 sekund, a każdy taki przypadek, zgodnie z art. 19.2 Regulaminu Sportowego, zostanie zgłoszony do ZSS. Nałożona kara czasowa zostanie doliczona do czasu OS-u na którym popełnione zostało naruszenie.
12.6.1. Jeżeli organizator na trasie OS ustawi jakiekolwiek wygrodzenia, wymuszające na załodze zmianę kierunku jazdy, to zastosowanie mają wszystkie wytyczne i konsekwencje jak w art. 12.6 niniejszego regulaminu.
12.6.2. Organizatorzy mogą ustawić na OS-ach tzw. „ograniczenia cięcia", których zadaniem będzie uniemożliwienie skrócenia trasy lub zjechania z wyznaczonej drogi podczas zapoznania z trasą rajdu i/lub w czasie pokonywania odcinka specjalnego. „Ograniczenia cięcia" muszą być omijane lewą lub prawą stroną samochodu – tak jak wynika z rysunków zamieszczonych w Książce Drogowej. Podsumowując:

- Każde stwierdzone opuszczenie drogi czterema kołami poza krawędź jezdni mające na celu skrócenie trasy, omijanie „ograniczeń cięcia" po niewłaściwej stronie względem wyznaczonej w Książce Drogowej lub przejazd nad „ograniczeniem cięcia" (podstawa ogranicznika pomiędzy kołami jednej osi) będzie uznane za naruszenie art. 19.2 Regulaminu Sportowego oraz art. 12.7 niniejszego regulaminu i zostanie zasygnalizowane ZSS w celu nałożenia stosownej kary.
- Zgodnie z art. 19.2 Regulaminu Sportowego, organizator może postawić dodatkowe (nie ujęte w Książce Drogowej) „ograniczenia cięcia" (wygrodzenia) w miejscach, w których podczas zapoznania z trasą rajdu bądź podczas pierwszej pętli rajdu, zawodnicy zmienili trasę przejazdu zjeżdżając z drogi. Informacja o każdej wprowadzonej tego typu zmianie musi zostać przekazana wszystkim załogom przed startem do odcinka, na którym dokonano zmian.
- Organizator, decydując się na ustawienie „ograniczenia cięcia", zobowiązany jest do zapewnienia w tym miejscu sędziego zabezpieczenia, odpowiedzialnego za ewentualną odbudowę naruszonego elementu w celu przywrócenia stanu początkowego przed przejazdem następnej załogi.

12.7. Wszystkie załogi otrzymają książkę drogową zawierającą szczegółowy opis trasy, która musi być obowiązkowo przestrzegana. W przypadku nieprzestrzegania zapisów zawartych w książce drogowej ZSS podejmie decyzję o nałożeniu stosownej kary, aż do dyskwalifikacji włącznie.
12.7.1. Jeżeli na odcinku drogowym załoga opuści trasę rajdu opisaną w książce drogowej, ale po stwierdzeniu pomyłki wróci na trasę w miejscu jej opuszczenia, ZSS po przeprowadzonym dochodzeniu podejmie decyzję o nie nakładaniu kary opisanej w art. 12.7 niniejszego regulaminu.
12.7.2. Każdy tom książki drogowej musi zawierać formularz ostatecznego wycofania się z zawodów. Każda załoga, która wycofuje się z rajdu musi dokładnie wypełnić ten formularz i złożyć go osobiście lub przez osobę upoważnioną na ręce sędziego w dowolnym punkcie kontrolnym, obsadzie samochodu „szachownica"/"K" lub w biurze rajdu przed zakończeniem Etapu. Niestosowanie się do tak przyjętego trybu postępowania spowoduje w każdym przypadku poinformowanie ZSS, który podejmie właściwą decyzję.
12.8. Podczas ceremonii startu i mety rajdu, organizator zobowiązany jest zapewnić takie warunki, aby na rampie znajdowała się wyłącznie załoga i jej samochód. Niedozwolona jest obecność ekipy wspierającej oraz hostess zespołu.
12.9. Czas każdego OS-u (w tym także ostatniego odcinka rajdu tzw. Power Stage) jest sumą czasu rzeczywistego pokonania tego odcinka oraz wszystkich kar czasowych nadanych na nim (falstart, potrącenia szykan i wygrodzeń,

opóźniony start, itp.). Aby można było podać czas OS załoga musi się stawić na jego mecie stop. Kary czasowe nie wpływające na wynik na OS, np. spóźnienia na PKC bezpośrednio przed nim, będą dodane do łącznego czasu rajdu.
12.10. Rozdanie nagród w klasyfikacji generalnej rajdu powinno odbywać się podczas przyjazdu załóg na metę rajdu.
12.11. W HRSMP obowiązują następujące zasady ponownego startu po wycofaniu:
12.11.1. Postanowienia ogólne
Załoga, która nie ukończyła jakiejkolwiek Sekcji rajdu będzie uznana za ponownie startującą od Sekcji, która rozpoczyna się po najbliższym nocnym przegrupowaniu, chyba że pisemnie potwierdzi inny zamiar Dyrektorowi zawodów poprzez wypełnienie formularza znajdującego się z tyłu książki drogowej („ostateczne wycofanie z zawodów") i przekaże go, tak szybko jak to jest możliwe, najlepiej przed publikacją kolejnej listy startowej.
Przepis ten dotyczy również załogi, która przekroczyła limit czasu lub nie posiada potwierdzenia z punktu kontrolnego. Przepis ten nie ma jednak zastosowania w przypadku załogi zdyskwalifikowanej w następstwie decyzji ZSS. W przypadku nieukończenia ostatniego dnia rajdu punkty za rajd i Power Stage nie zostaną przyznane.
12.11.2. Miejsce i czas serwisowania
Każda załoga, której nie uda się ukończyć Sekcji zgodnie z zapisami art. 12.11.1 może naprawiać swój samochód według własnego uznania, w dowolnym miejscu. Przed rozpoczęciem naprawy konieczne jest przedstawienie samochodu do weryfikacji sędziów technicznych. W czasie weryfikacji zawodnik ma obowiązek uzgodnić z Delegatem Technicznym zakres naprawy i poinformować go o miejscu jej wykonywania. Samochód po naprawie musi być wstawiony do parku zamkniętego najpóźniej na 1 godzinę przed startem pierwszej załogi do kolejnej części rajdu, występującej bezpośrednio po nocnym przegrupowaniu a jego stan sprawdzony przez sędziów technicznych. Samochód musi zachować swoje oryginalne nadwozie, blok silnika oraz pozostałe elementy, które były zaplombowane podczas BK1.
12.11.3. Każdej załodze, która ponownie wystartuje po wycofaniu będzie nadana kara czasowa:
- za każdy nieukończony odcinek specjalny bądź super specjalny: 10 min.

Jeżeli wycofanie nastąpiło po ostatnim odcinku specjalnym bądź super specjalnym przed nocnym przegrupowaniem to uznaje się że załoga nie ukończyła ostatniego odcinka specjalnego bądź super specjalnego.
W/w kara zostanie dodana do czasu najszybszego zawodnika w danej kategorii. W przypadku, gdy nie będzie to możliwe lub gdy w danej kategorii rywalizuje tylko jedna załoga, Dyrektor Rajdu ustali czas, do którego kara będzie doliczona. Po nałożeniu kar czasowych uznaje się, że załoga ukończyła Sekcję i może być klasyfikowana w całym rajdzie, co wiąże się z możliwością zdobywania punktów w Mistrzostwach za ten rajd, jak i punktów bonusowych za Power Stage.

13. Badanie Kontrolne 1 (BK1) i Serwisowanie

Zasady przeprowadzania BK1 opisane są w załączniku nr 2 do niniejszego regulaminu.
13.1. Serwisowanie będzie odbywać się na zasadach podanych w art. 56-60 Regulaminu Sportowego. W przypadku, kiedy park zamknięty po pierwszym Etapie zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie parku serwisowego, samochód po serwisie 45 minut może być wstawiony do tego parku przez upoważnionego w zgłoszeniu przedstawiciela załogi, co nie zwalnia zawodnika ze wszystkich konsekwencji prawidłowego wjazdu i odpowiedzialności za wpisy do karty drogowej. Jednoznaczną zgodę na powyższe organizator musi jasno określić w regulaminie uzupełniającym lub komunikacie, który nie może być wydany po starcie do rajdu. Zaleca się zastosowanie przez organizatora „flexi serwisu" na koniec 1 Etapu rajdu dwuetapowego. Zezwala się na umieszczenie w parku serwisowym reklam sponsorów zawodnika na samochodach serwisowych i pojazdach towarzyszących, namiotach, parasolach oraz płotkach okalających wykupioną lub przyznaną powierzchnię serwisową. Inne reklamy wymagają uzgodnienia i wyrażenia zgody przez organizatora rajdu.
13.2. Organizator rajdu HRSMP obowiązany jest zaplanować trasę rajdu w taki sposób, aby przewidziany był geograficznie tylko jeden park serwisowy. Powierzchnia stanowiska serwisowego jaką otrzyma zawodnik wynosi 50 m^2.
13.2.1. Zaleca się by stanowiska serwisowe załóg HRSMP w parku serwisowym były zlokalizowane obok siebie w tzw. Strefie HRSMP. Stanowiska postojowe dla samochodów funkcyjnych, które są samochodami historycznymi powinny być zlokalizowane w Strefie HRSMP.
13.2.2. Na wniosek zawodnika, w miarę dostępności miejsca, organizator może przyznać dodatkową powierzchnię w parku serwisowym po uiszczeniu dodatkowej opłaty (pierwszeństwo będą mieli zawodnicy legitymujący się licencją zawodnika/sponsorską). Opłata za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym wynosi:
- 25,- PLN/m^2 – dla zawodników prywatnych.
- 35,- PLN/m^2 – dla zawodników posiadających licencję zawodnika/sponsorską.

Jeżeli zawodnik decyduje się na wykupienie dodatkowej powierzchni w parku serwisowym to za każde dodatkowe 100 m^2 powierzchni przysługuje mu prawo wjazdu kolejnym samochodem z tablicą „Serwis" (100 m^2 = 1 dodatkowa tablica „Serwis").
13.3. Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem płachty z materiału płynoszczelnego lub folii o minimalnej grubości 0,5 mm i o rozmiarach co najmniej 4 x 6 m, aby podłoże było skutecznie zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia. Za niestosowanie się do powyższego, Dyrektor zawodów będzie mógł nałożyć na winnego zawodnika karę w wysokości 100% wpłaconego wpisowego za każdy stwierdzony przypadek.
13.4. W parku serwisowym obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Przekroczenie tej prędkości będzie skutkowało karami zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu.

13.5. W strefie tankowania organizator zobowiązany jest zapewnić spełnienie warunków bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W szczególności organizator zobowiązany jest dostarczyć płachtę z materiału płynoszczelnego lub folię o minimalnej grubości 0,5 mm zabezpieczającą podłoże w miejscu stanowisk tankowania pojazdów. Obowiązek ten dotyczy także terenów stacji benzynowych oraz terenów utwardzonych (asfalt, beton, kostka brukowa). Sposób wytyczenia i zabezpieczenia strefy tankowania musi uniemożliwić osobom nieupoważnionym, a w szczególności widzom, dostęp w pobliże tankowanych pojazdów.
W czasie tankowania cały personel zaangażowany w operację tankowania musi być ubrany zgodnie z art. 61.2.3 Regulaminu Sportowego. Zaleca się, aby każdy zespół w trakcie przeprowadzania procedury tankowania, posiadał na wyposażeniu gaśnicę proszkową o minimalnej masie środka gaśniczego 2 kg. Dodatkowo załoga musi znajdować się poza samochodem podczas jego tankowania.
W trakcie trwania rajdu, oprócz stref tankowania, dozwolone jest tankowanie paliwa handlowego na stacjach paliw (bezpośrednio z dystrybutora). Stacje na których jest to dozwolone muszą być w jednoznaczny sposób wyznaczone przez organizatora i wskazane w książce drogowej. Muszą one zapewniać paliwo co najmniej 98 oktanowe. Organizator jest zobowiązany wyznaczyć w książce drogowej rajdu tyle stacji paliw, aby możliwe było przejechanie rajdu tankując samochód rajdowy wyłącznie na nich.
13.7. Paliwo.
Jako paliwo może służyć tylko benzyna lub olej napędowy, które muszą spełniać wymagania przepisów art. 252.9 Zał. J. Paliwo E85 oraz inne paliwo dostarczone do stref tankowania w beczkach (lub innych dedykowanych zbiornikach), które zawiera bioetanol* nie jest dopuszczone w HRSMP.
**Wyjątkiem jest paliwo handlowe zawierające bioetanol, dostępne na stacjach paliwowych na terenie RP.*
13.8. Ze względów bezpieczeństwa, zabrania się mocowania kamer/obiektywów na zewnątrz samochodu (wysięgniki, przyssawki, uchwyty, itp.), które wystają poza obrys karoserii. Kontrola montażu kamer odbywać się będzie podczas BK1 oraz w każdym momencie trwania rajdu. W czasie trwania rajdu mogą być używane jedynie te kamery, które zostały zamontowane przed BK1, a sposób ich montażu został zweryfikowany podczas BK1. Do 01.06.2024 r. miejsce zamontowania kamer w samochodach, które zostały poddane procedurze SBK PZM, musi zostać przedstawione do weryfikacji przez Delegata Technicznego PZM przed startem do rajdu. Stwierdzenie odstępstw od powyższych zapisów podczas trwania rajdu skutkować będzie nałożeniem przez ZSS kary do dyskwalifikacji załogi włącznie.

14. Opony

14.1. Obowiązuje stosowanie opon zgodnie z art. 8.4 załącznika K z następującymi zmianami:
- Ręczne nacinanie lub modyfikacja wzoru bieżnika opony jest dozwolona, ale wyłącznie w sposób przewidziany przez jej producenta i jeżeli jest wykonywana w czasie trwania zawodów to odbywa się to wyłącznie w parku serwisowym.
- Bieżnik nie musi być zgodny historycznie, lecz dopuszczalne maksymalne rozmiary opon musza być zgodne z Zał. J z okresu.
- Szerokość opony musi być dopasowana do szerokości obręczy.

14.2. W HRSMP obowiązują koła zgodne z przepisami Zał. K dla rajdów lub w przypadku samochodów kategorii:
- 5 w Zał. 3a do Regulaminu RSMP,
- HISTORIC OPEN +2000/-2000 homologowanych do 31.12.1990 z art. 3.3.5. Regulaminu Technicznego HRSMP (Zał. 3 do niniejszego regulaminu).
- HISTORIC OPEN +2000/-2000 homologowanych lub wprowadzonych do sprzedaży (w przypadku samochodów niehomologowanych) od 01.01.1991 do 31.12.1999[1] odpowiednio do grupy samochodu w zał. 3c lub 3d do Regulaminu RSMP.

14.2.1. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła a częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.
14.3. W czasie zawodów obręcze kół musza być pozbawione wszelkich oznakowań z poprzednich rajdów. Nie zastosowanie się do powyższego spowoduje nałożenie kary przez ZSS.
14.4. Zabrania się tzw. „grzania opon" (wężykowanie, zygzakowanie) na wszystkich otwartych dla ruchu drogach dojazdowych podczas trwania rajdu. Każdy taki stwierdzony przypadek, zostanie przedstawiony ZSS, który nałoży karę zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu (niezależnie od kar administracyjnych).
14.5. Strefy Grzania Opon
W przypadku rajdu asfaltowego organizator, zgodnie z art. 44.4 Regulaminu Sportowego, pomiędzy PKC, a Startem do pierwszego OS każdej sekcji rajdu, ma obowiązek zorganizować tzw. „strefę grzania opon" o długości minimum 500 m. Przepis ten nie dotyczy przypadku gdy pierwszym OS-em w sekcji jest odcinek medialny/miejski. W miarę posiadanych możliwości w/w strefa może zostać zorganizowana przed pozostałymi OS w rajdzie.

15. Park zamknięty

15.1. Podczas wszystkich przerw w rajdzie uczestniczące samochody podlegają przepisom parku zamkniętego.
15.1.1. Zaleca się organizatorom zezwolenie na wcześniejszy wjazd do Parku zamkniętego.
15.1.2. Zawodnicy uprawnieni do składania protestów technicznych, mogą złożyć pisemne oświadczenie o rezygnacji z prawa do składania tych protestów. Oświadczenie to jest ostateczne i nie może zostać odwołane, musi być ono

złożone w formie pisemnej, nie później niż w czasie wjazdu do Parku Zamkniętego po mecie rajdu. W przypadku złożenia takiego oświadczenia przez wszystkich uprawnionych zawodników, o ile ZSS nie zdecyduje inaczej, Park Zamknięty HRSMP zostanie otwarty po wjeździe do niego wszystkich samochodów HRSMP, jakie pozostały w rywalizacji w rajdzie. Wcześniejsze otwarcie Parku Zamkniętego nie będzie dotyczyło samochodów wyznaczonych do końcowego badania kontrolnego oraz samochodów, na które został złożony protest techniczny. Otwarcie Parku Zamkniętego dla tych samochodów wymaga zgody ZSS.
15.2. Za wykroczenie przeciwko przepisom parku zamkniętego grozi kara do uznania ZSS, aż do dyskwalifikacji włącznie.

16. Protesty - odwołania

16.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS (art. 13).
16.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie w biurze rajdu wraz z kaucją w wysokości 100% kwoty wpłaconego wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.
16.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu oraz kontroli rodzaju stosowanego paliwa, składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość zostanie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego.
16.4. Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty poniesione w związku z jego rozpatrzeniem przewyższą wartość wpłaconego depozytu, różnica zostanie dopłacona przez protestującego. Natomiast gdy wartość wpłaconego depozytu przewyższy koszty związane z rozpatrzeniem protestu różnica zostanie zwrócona protestującemu.
16.5. W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na zawodnika, przeciwko któremu został on złożony.
16.6. Każde odstępstwo od przepisów technicznych stwierdzone w samochodzie zawodnika zostanie przekazane do ZSS, który zdecyduje o nałożeniu kary. Dodatkowo GKSS może nałożyć karę zgodnie z MKS, aż do wykluczenia włącznie.
16.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS wynosi 3000,-PLN.

17. Nagrody w rajdach HRSMP

17.1. We wszystkich rajdach HRSMP prowadzone będą osobne klasyfikacje wymienione w art. 20.1 niniejszego regulaminu. Organizator zobowiązany jest zapewnić w poszczególnych klasyfikacjach rajdu następujące nagrody:

a. W Kategoriach, bez względu na ilość załóg - które ukończyły rajd za 1, 2 i 3 miejsce – po 2 puchary,
b. W klasyfikacji zespołów producentów i zespołów sponsorskich - bez względu na ilość sklasyfikowanych za 1, 2, 3 miejsce - po 1 pucharze.

17.2. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne dodatkowe nagrody. Zaleca się by ich lista została wywieszona na tablicy ogłoszeń przed rozpoczęciem rajdu.
17.3. Nagrodzeni zawodnicy zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście podczas uroczystości rozdania nagród (zgodnie z programem rajdu). Nagrody nieodebrane przechodzą na własność organizatora.

18. Punktacja w rajdach HRSMP

18.1. Aby zdobywać punkty w jakiejkolwiek klasyfikacji rocznej i być sklasyfikowanym na koniec sezonu kierowca musi dokonać rejestracji do cyklu HRSMP (niezarejestrowani kierowcy nie odbierają punktów do klasyfikacji rocznej).
18.1.1. Rejestracji do cyklu HRSMP należy dokonać najpóźniej w dniu Odbioru Administracyjnego rundy HRSMP, od której kierowca chce zdobywać punkty do klasyfikacji mistrzostw.
18.1.2. Rejestracji dokonuje się poprzez wniesienie opłaty na konto ZG PZM: 35 1500 1777 1217 7001 1143 0000 z dopiskiem **„HRSMP – roczna opłata rejestracyjna: imię i nazwisko kierowcy, nr licencji kierowcy”**. Opłata wynosi 500,- PLN.
18.1.3. Zarejestrowany kierowca, wraz z drugim kierowcą (pilotem) z którym wystartuje, bez względu na to czy w sezonie wystartuje jednym lub różnymi samochodami należącymi do tej samej lub różnych kategorii/klas będą zdobywać punkty do klasyfikacji mistrzostw.
18.1.4. Punkty w klasyfikacjach: klubowej / zespołów producentów / zespołów sponsorskich mogą być zdobywane jedynie przez kierowców zarejestrowanych do cyklu HRSMP.
18.2. We wszystkich klasyfikacjach każdego rajdu (nie dotyczy finałowej rundy sezonu) stosowana będzie punktacja niezależna od frekwencji w danej klasyfikacji, zgodnie z tabelą:

Zajęte miejsce	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	kolejne
Zdobyte punkty	30	24	21	19	17	15	13	11	9	7	5	4	3	2	1	0

W finałowej rundzie sezonu, punkty wskazane w powyższej tabeli zostaną pomnożone przez współczynnik 1,5.
18.3. Power Stage będzie dodatkowo punktowany w klasyfikacji poszczególnych kategorii/klas rajdu wg następujących zasad: 5, 4, 3, 2, 1 pkt. odpowiednio za zajęcie pierwszego, drugiego, trzeciego, czwartego i piątego miejsca w danej klasyfikacji.
18.4. Zapisy art. 18.3 regulaminu nie dotyczą klasyfikacji: klubowej, zespołów producentów i zespołów sponsorskich.
18.5. W przypadku nieukończenia rajdu lub dyskwalifikacji zawodnika punkty zgodnie z art. 18.3 zostaną przydzielone

bez uwzględnienia w klasyfikacji w/w zawodnika.

19. Warunki klasyfikacji rocznej

19.1. W klasyfikacjach rocznych HRSMP sklasyfikowani będą zarejestrowani do cyklu kierowcy oraz drudzy kierowcy (piloci), którzy z nimi wystartowali. Warunkiem klasyfikacji rocznej jest start (podanie karty na pierwszym PKC rajdu) w minimum trzech rajdach w sezonie.

19.1.1. Załoga, która wystartowała w sezonie w więcej niż jednej kategorii i/lub klasie może być sklasyfikowana i zdobywać tytuły w każdej z nich o ile spełni warunki art. 19.1 w co najmniej jednej kategorii.

19.1.2. Rajd jest liczony do klasyfikacji rocznej pod warunkiem zgłoszenia do niego na podstawie niniejszego regulaminu co najmniej 10 załóg HRSMP.

19.1.3. W przypadku zgłoszenia do rajdu mniejszej ilości załóg HRSMP są one klasyfikowane wyłącznie w historycznej klasie HRSMP jaka powołana zostanie automatycznie w cyklu RSMP. Taki rajd jest uznany za nierozegrany w cyklu HRSMP, a załogi nie otrzymują za niego punktów do klasyfikacji rocznej HRSMP. W takim przypadku zawodnik ma prawo do wycofania zgłoszenia i zwrotu wpisowego w całości pod warunkiem, że wystąpi o to pisemnie do organizatora rajdu przed rozpoczęciem OA.

19.1.4. Organizator rundy RSMP, która nie znajduje się w kalendarzu HRSMP, może w ramach zawodów utworzyć historyczną klasę HRSMP (art. 19.1.3.), w której obowiązywać będą ogólne zasady startu opisane w niniejszym regulaminie.

19.2. We wszystkich klasyfikacjach rocznych HRSMP, załogi będą klasyfikowane w całości, tj. kierowca i drugi kierowca (pilot) razem, jeżeli przez cały sezon załoga startowała w tym samym składzie.

19.3. Jeśli podczas sezonu nastąpiły zmiany w składzie załogi to warunkiem uwzględnienia drugiego kierowcy (pilota) w klasyfikacji rocznej jest jego start w więcej niż połowie rozegranych rund z tym samym kierowcą. Przyjmuje się, że po spełnieniu tego warunku kierowcy stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu.

19.4. We wszystkich klasyfikacjach rocznych, indywidualnych i zespołowych zawodnikom oraz kierowcom zostaną zaliczone punkty ze wszystkich rozegranych rund (bez odliczania).

19.5. Zwycięzcą klasyfikacji będzie zawodnik/załoga, który/a w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. W przypadku drugich kierowców (pilotów) obowiązują reguły opisane w art. 19.3. niniejszego regulaminu. Zawodnik/załoga, który/a zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów w którejkolwiek klasyfikacji, dla ustalenia końcowej kolejność, zostanie zastosowany art. 8 Regulaminu Sportowego.

19.6. Zawodnik zdyskwalifikowany za odstępstwa techniczne podczas rajdu ponosi z tego tytułu konsekwencje w tym rajdzie niezależnie od kary, którą może nałożyć GKSS.

20. Klasyfikacje roczne w HRSMP

20.1. z zastrzeżeniem postanowień art. 19. niniejszego regulaminu załoga zdobywa punkty w każdej klasie i kategorii, w której wystartuje. Prowadzone są następujące klasyfikacje roczne obejmujące jedynie zawodników/kierowców zarejestrowanych do cyklu HRSMP:

a. **Indywidualne:**
   i. w kategoriach,
   ii. w klasach.
b. **klubowa** - obejmuje wszystkie kategorie,
c. **zespołów sponsorskich** - obejmuje wszystkie zespoły sponsorskie,
d. **zespołów producentów** - obejmuje wszystkie zespoły producentów.

20.2. Publikacja wyników powinna nastąpić nie później niż 7 dni po każdej rundzie sezonu. Publikacja wyników rocznych następuje po jej zatwierdzeniu przez GKSS.

20.3. Klasyfikacja w kategoriach i klasach.

Klasyfikacje w kategoriach i klasach są klasyfikacjami załóg. Klasy w klasyfikacji rocznej danej kategorii powoływane są, pod warunkiem że w co najmniej połowie rajdów sezonu zarejestrowani do cyklu zawodnicy spełnili warunki art. 4.4. niniejszego regulaminu. Zawodnicy niezarejestrowani do cyklu nie są liczeni do frekwencji w klasach w klasyfikacji rocznej, a ich sklasyfikowanie w danym rajdzie nie odbiera punktów pozostałym kierowcom.

20.3.1. Tytuły w poszczególnych kategoriach - bez względu na liczbę sklasyfikowanych załóg - zostaną przyznane na zasadach art. 19.1. niniejszego regulaminu:

- za pierwsze miejsce – Mistrz Polski,
- za drugie miejsce - Wicemistrz Polski,
- za trzecie miejsce - II Wicemistrz Polski.

20.3.2. W zależności od ilości sklasyfikowanych załóg w klasyfikacji każdej z klas przyznane zostaną następujące tytuły:

- przy min. 3 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie,
- przy min. 5 sklasyfikowanych – Mistrz Polski w klasie oraz Wicemistrz Polski w klasie,
- przy min. 7 sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie, Wicemistrz Polski w klasie oraz II Wicemistrz Polski w klasie.

20.3.3. W przypadku sklasyfikowania drugiego kierowcy (pilota) jako członka zwycięskiej załogi na podstawie art. 19.2. niniejszego regulaminu otrzymuje on taki sam tytuł i puchar jak kierowca.

20.4. Klasyfikacje zespołowe

Klasyfikacje klubowa, zespołów sponsorskich i zespołów producentów wymienione w art. 20.1 pkt. b, c, d, są klasyfikacjami, w których podmiotami klasyfikowanymi są:

- w klasyfikacji klubowej - kluby reprezentowane przez kierowców,
- w klasyfikacji zespołów sponsorskich / zespołów producentów – zespoły zgłoszone do tej klasyfikacji przez koordynatora zespołu.

Klasyfikacje zespołów sponsorskich i zespołów producentów prowadzone w rajdach HRSMP mają charakter punktowy wg zasad art. 5 Regulaminu Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych FIA (FIA European Historic Sporting Rally Championship) w oparciu o punktacje określoną w niniejszym regulaminie.

20.5. Klasyfikacja klubowa.

Klasyfikacja klubowa będzie prowadzona na każdym rajdzie i nie wymaga dodatkowego zgłoszenia. W klasyfikacji klubowej liczone będą punkty z klasyfikacji w kategoriach dla 3 kierowców klubu lub automobilklubu, którzy na danym rajdzie uzyskali ich największą liczbę. Kierowcy, którzy nie posiadają polskiej licencji i w zgłoszeniu nie wskazali przynależności klubowej, nie będą uwzględniani w klasyfikacji klubowej, natomiast ich sklasyfikowanie w danej kategorii odbiera punkty pozostałym kierowcom. W rocznej klasyfikacji klubowej liczone będą punkty zdobyte we wszystkich rozegranych rajdach. W klasyfikacji klubowej na koniec sezonu zostaną rozdane tytuły mistrzowskie bez względu na ilość sklasyfikowanych klubów/automobilklubów.

20.6. Klasyfikacja zespołów producentów

20.6.1. Do klasyfikacji zespołów producentów może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM i którego wyłącznym lub jednym z partnerów jest firma będąca producentem lub oficjalnym importerem marki samochodowej na terenie RP. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów producentów. Nazwa marki samochodowej musi występować w nazwie zespołu oraz być umieszczona na licencji.

20.6.2. Zespół stanowi 1-2 załóg zgłoszonych przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do rajdu. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia w dodatkowej klasyfikacji zespołów producentów. Punkty do klasyfikacji zespołów producentów zostaną przyznane tylko najwyżej sklasyfikowanej załodze każdego zespołu w każdym rajdzie. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów producentów. Sklasyfikowanie drugiej załogi zespołu producentów nie zwiększa wyniku punktowego zespołu, natomiast odbiera punkty pozostałym zespołom w tej klasyfikacji.

20.6.3. Opis formy zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów znajduje się w art. 8 niniejszego regulaminu.

20.6.4. Klasyfikacja zespołów producentów prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu.

20.6.5. W klasyfikacji zespołów producentów uwzględnione będą tylko marki samochodowe, a niekompletne nazwy zespołów. Dopuszczalne są zmiany nazwy zespołu w trakcie sezonu, o ile nazwa marki samochodowej pozostanie ta sama.

20.6.6. Wynikiem rocznym w każdej z tych klasyfikacji jest suma punktów zdobytych przez dany zespół we wszystkich rajdach sezonu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku punktowego w klasyfikacji końcowej sezonu zadecyduje lepszy wynik czasowy w klasyfikacji końcowej ostatniej rundy sezonu. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez względu na ilość sklasyfikowanych zespołów producentów.

20.7. Klasyfikacja zespołów sponsorskich

20.7.1. Do klasyfikacji zespołów sponsorskich może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Wskazana przez sponsora nazwa musi występować w nazwie zespołu i na licencji.

20.7.2. Załogi uczestniczące w rajdzie mogą być przez tego zawodnika zgłoszone do klasyfikacji dodatkowej – klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół stanowi od 1 do 4 załóg, które uczestniczą w rajdzie. Punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zostaną przyznane maksymalnie dwóm załogom należącym do zespołu, tj. najwyżej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na cztery koła, oraz najwyżej sklasyfikowanej załodze startującej w grupie samochodów z napędem na jedną oś. W przypadku, gdy na mecie rajdu zespół reprezentować będą załogi zaliczane tylko do jednej z w/w grup punkty do klasyfikacji zespołów sponsorskich zdobędzie tylko jedna z nich, zgodnie z lepszym wynikiem czasowym. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku punktowego o wygranej w rundzie zadecyduje lepszy wynik czasowy w klasyfikacji końcowej rajdu, natomiast w klasyfikacji końcowej sezonu zadecyduje lepszy wynik czasowy w klasyfikacji końcowej ostatniej rundy sezonu.

20.7.3. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

20.7.4. Opis formy zgłoszenia do klasyfikacji sponsorskiej znajduje się w art. 8 niniejszego regulaminu.

20.7.5. Klasyfikacja zespołów sponsorskich prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu.

20.7.6. Wynikiem rocznym w każdej z tych klasyfikacji jest suma punktów zdobytych przez dany zespół we wszystkich rajdach sezonu. W przypadku nierozstrzygniętego wyniku punktowego w klasyfikacji końcowej sezonu zadecyduje lepszy wynik czasowy w klasyfikacji końcowej ostatniej rundy sezonu. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez

względu na ilość sklasyfikowanych zespołów producentów.
20.8. Obecność zawodnika/kierowców, zwycięzców Mistrzostw w każdej klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Każda nieobecność, prócz przypadku siły wyższej, spowoduje nałożenie kary finansowej przez GKSS PZM.

21. Inne postanowienia

21.1. Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wznoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści, a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.
21.2. Każdy Zawodnik/Kierowca/Sędzia/Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w Zał. A i C oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.
21.3. Na wybranym fragmencie OS lub na fragmencie drogi o charakterze zbliżonym do trasy OS-ów rozgrywanych podczas rajdu, organizator musi przygotować odcinek testowy. Udział w tym odcinku nie jest obowiązkowy i będzie dodatkowo płatny. W odcinku testowym mogą wziąć udział jedynie załogi, które zaznaczyły stosowne pole w zgłoszeniu do zawodów oraz wpłaciły na konto organizatora (do czasu zamknięcia terminu zgłoszeń) opłatę w wysokości 450,- PLN. W przypadku gdy chęć udziału w odcinku testowym zadeklaruje zbyt mała liczba załóg organizator ma prawo odwołać ten odcinek, zwracając pobraną uprzednio opłatę. Organizator zobowiązany jest zapewnić zabezpieczenie odpowiadające zabezpieczeniu OS jak podczas rajdu z zachowaniem pomiaru czasu oraz musi przeprowadzić kontrolę przebiegu odcinka testowego przez CKR.
W samochodzie rajdowym biorącym udział w odcinku testowym mogą znajdować się tylko osoby zgłoszone do rajdu. Dopuszcza się aby na miejscu drugiego kierowcy (pilota) był przewożony inżynier serwisu lub inna osoba wg uznania zawodnika. Fakt ten należy zgłosić w PKC przed startem do odcinka testowego, gdzie przewożona osoba musi podpisać formularz zrzeczenia się odpowiedzialności organizatora. Każda osoba biorąca udział w odcinku testowym musi zachować wymogi bezpieczeństwa opisane w załączniku nr 3a do niniejszego regulaminu. Każdy samochód biorący udział w odcinku testowym musi przejść z pozytywnym wynikiem BK1. Do 1.06.2024 r. nie dotyczy to samochodów posiadających aktualną wizę SBK PZM. Do odcinka testowego zostaną dopuszczone jedynie samochody wyposażone w urządzenia GPS, oklejone zgodnie z wymaganiami załącznika nr 4 i załącznika 4a do niniejszego regulaminu. Jazda samochodem na odcinku testowym w kierunku przeciwnym do właściwego jest zabroniona pod rygorem niedopuszczenia zawodnika do startu przez ZSS.
21.4. Po zakończeniu rajdu, czas przeznaczony na badania samochodów wyznaczonych do końcowego badania kontrolnego musi wynosić przynajmniej dwie godziny liczone od przybycia samochodów na miejsce badań kontrolnych. Obecność załóg w czasie końcowego badania kontrolnego nie jest konieczna. Niemniej, muszą one być reprezentowane przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela zawodnika. W czasie badań kontrolnych, wszystkie osoby znajdujące się w ich strefie muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania na tym obszarze.
21.5. Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, Regulaminie Sportowym lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA bądź Światowej Radzie Sportu Samochodowego, odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne plenipotencje: PZM – dla FIA oraz GKSS – dla Światowej Rady Sportu Samochodowego.
21.6. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem ma zastosowanie MKS oraz Regulamin Sportowy wraz z załącznikami.
21.7. Jeżeli wystąpią różnice w interpretacji przepisów FIA to powstały spór rozstrzygać będzie obowiązujący tekst angielski.
21.8. Wszystkie procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz z opłatami są umieszczone na oficjalnej stronie internetowej PZM w zakładce "samochody" www.pzm.pl/samochody w dziale „dokumenty samochodów sportowych”.
21.9. Dokumenty zdeponowane w biurze rajdu mogą być odbierane w godzinach pracy biura wskazanych w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Zwrot (odesłanie) nieodebranych dokumentów w innym terminie nastąpi po otrzymaniu przez organizatora przelewu na kwotę 100,- PLN.
21.10. System monitorowania GPS
21.10.1. System monitorowania GPS służy do monitorowania prawidłowego, zgodnego z książką drogową, przejazdu trasy rajdu przez załogę oraz jest oficjalnym pomiarem prędkości PZM w czasie trwania zawodów. Wskazane przez urządzenie GPS naruszenie przepisów ruchu drogowego będzie skutkować karami wymienionymi w art. 10.1.1 i 10.1.2 niniejszego regulaminu.
21.10.2. Załoga bez zamontowanego w samochodzie urządzenia GPS, zostanie niedopuszczona do startu w rajdzie i/lub odcinku testowym. Organizator rajdu poda w Regulaminie Uzupełniającym miejsce i czas montażu/demontażu urządzeń GPS. Zawodnik, który nie ukończył rajdu, zobowiązany jest oddać urządzenie GPS Koordynatorowi systemu GPS PZM do czasu opublikowania klasyfikacji końcowej rajdu. Niedopełnienie tego obowiązku będzie skutkowało karą finansową w wysokości 500,- PLN.
21.10.3. Każdy zawodnik jest materialnie odpowiedzialny za zamontowane w jego samochodzie podczas zapoznania z trasą i podczas rajdu urządzenie GPS. W przypadku uszkodzenia urządzenia z winy zawodnika w trakcie zapoznania, jest on zobowiązany do wyrównania szkody przed pierwszym posiedzeniem ZSS, natomiast uszkodzenie powstałe

z winy zawodnika w trakcie rajdu musi być wyrównane przed ostatnim posiedzeniem ZSS. Niedopełnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez GKSS.

21.10.4. W przypadku uszkodzenia lub awarii urządzenia GPS zostanie ono wymienione w terminie wyznaczonym przez organizatora. Każda wymiana urządzenia GPS zostanie zgłoszona do Dyrektora zawodów, który podejmie decyzję o anulowaniu ewentualnej kary za spóźnienie spowodowane wymianą.

21.11. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone - jest zakazane.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS w dniu 15.02.2024 r.

Zał. 1

Kryteria do Listy Priorytetowej Rajdów Historycznych PZM

Przy ustalaniu listy startowej i listy zgłoszeń organizator każdego rajdu zgłoszonego do kalendarza sportowego PZM musi uwzględnić aktualną listę priorytetową Rajdów Historycznych PZM. Lista ta obowiązuje wyłącznie w rajdach historycznych organizowanych w Polsce posiadających wizę PZM.
Na liście priorytetowej PZM na kolejny sezon znajdą się kierowcy z licencją PZM, którzy spełnili co najmniej jedno z podanych niżej kryteriów:

1. Kierowca, który zajął jedno z trzech pierwszych miejsc w klasyfikacji danej kategorii Mistrzostw Europy w Sportowych Rajdach Historycznych podczas ostatnich dwóch sezonów.
2. Kierowcy, którzy zdobyli tytuł Mistrza Polski w rocznej klasyfikacji w swojej kategorii HRSMP w ostatnim sezonie.

Lista priorytetowa Rajdów Historycznych PZM w sezonie 2024:

- Marcin Grzelewski
- Wojciech Kaszowski
- Piotr Kiepura
- Grzegorz Olchawski
- Artur Skrabalak
- Marek Suder
- Michał Szerla

Zał. 2

Badania Kontrolne

1. Badanie Kontrolne przed rajdem (BK1) będzie obejmowało sprawdzenie:
- marki i modelu samochodu,
- barw historycznych zgodnie z Zał. 4b do niniejszego regulaminu,
- ogólnej zgodności samochodu z przepisami technicznymi FIA/PZM obowiązującymi dla kategorii/klasy, w której jest on klasyfikowany,
- niezbędnego wyposażenia bezpieczeństwa samochodu oraz wyposażenia bezpieczeństwa osobistego określonego w przepisach technicznych FIA/PZM obowiązujących dla kategorii/klasy, w której samochód jest klasyfikowany,
- dokumentów samochodu wymienionych w art. 1.1 niniejszego załącznika.
- oklejenia samochodu zgodnie z wymogami regulaminu HRSMP

Dla samochodów z silnikiem doładowanym obowiązuje pomiar zwężki i jej oznakowanie.

1.1. Podczas BK1 zawodnik zobowiązany jest, z zastrzeżeniem warunków opisanych w art. 1.2. niniejszego załącznika, okazać oryginały następujących dokumentów:
- Kartę badania kontrolnego BK1,
- Kartę wyposażenia bezpieczeństwa osobistego (wydrukowaną oraz poprawnie i czytelnie wypełnioną),
- KSS PZM format A5, albo potwierdzenie wydania KSS, albo KSS innego ASN, zgodnie z art. 4.2.3.2 niniejszego regulaminu.
- Dowód rejestracyjny pojazdu,
- Homologację samochodu na drukach FIA lub uprawnionego ASN (jeżeli dotyczy),
- Historyczny Paszport Techniczny (HTP) FIA (jeżeli dotyczy),
- Narodowy Paszport Techniczny (NHTP) PZM (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN klatki bezpieczeństwa (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN katalizatora (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat modyfikacji nadwozia (jeżeli dotyczy).

1.2. Załogi:
- które złożyły wniosek o NHTP na mniej niż 30 dni przed BK1 zawodów w których samochód ma wziąć udział i nie będzie możliwe jego zatwierdzenie w tym czasie, będą klasyfikowane w odpowiedniej kategorii HISTORIC OPEN.
- zgłoszone do rajdu i nie zarejestrowane do cyklu mogą być raz w sezonie dopuszczone do startu i sklasyfikowane w rajdzie bez posiadania HTP FIA lub NHTP PZM.
- zagraniczne zobowiązane są do przedstawienia narodowego odpowiednika KSS, a w przypadku gdy są zarejestrowane do cyklu, HTP FIA lub narodowego odpowiednika NHTP PZM.

1.3. Obecność zawodnika w czasie BK1 nie jest obowiązkowa, niemniej, musi on być reprezentowany przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela. W czasie BK1, wszystkie osoby znajdujące się w strefie badania muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania w tym obszarze.

2. Skrócona kontrola dla załóg i samochodu z Sezonowym Badaniem Kontrolnym (SBK) PZM
- Skrócona kontrola wyposażenia samochodu oraz bezpieczeństwa osobistego załogi odbędzie się w dniu startu do rajdu, w miejscu i czasie podanym w regulaminie uzupełniającym rajdu.
- Niezgodność samochodu podczas ww. kontroli z regulaminem HRSMP lub z Kartą SBK PZM, na wniosek Delegata Technicznego skutkuje natychmiastowym wstrzymaniem startu załogi i nałożeniem kary przez ZSS aż do dyskwalifikacji włącznie.

3. Badanie końcowe

3.1. Badanie końcowe może być przeprowadzone na podstawie decyzji ZSS podjętej na wniosek Dyrektora zawodów lub Delegata Technicznego albo na skutek złożonego protestu. Obowiązkiem zawodnika jest poddanie się zarządzonemu badaniu końcowemu oraz okazanie oryginałów wymaganych dokumentów zgodnie z regulaminem Sportowym. Badanie końcowe przeprowadzane jest zgodnie z Regulaminem Sportowym.

3.2. Po zakończeniu rajdu, czas przeznaczony na badania samochodów wyznaczonych do końcowego badania końcowego musi wynosić przynajmniej dwie godziny liczone od przybycia samochodów na miejsce badania końcowego.

3.3. Obecność załóg w czasie badania końcowego nie jest konieczna. Niemniej, muszą one być reprezentowane przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela zawodnika. W czasie badania końcowego, wszystkie osoby znajdujące się w ich strefie muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania na tym obszarze.

4. Postępowanie w przypadku niezgodności samochodu z przepisami

4.1. W przypadku samochodów posiadających:
- HTP FIA procedura jest określona w Zał. K,
- NHTP PZM procedura jest określona poniżej.

4.2. W odniesieniu do NHTP PZM obowiązują wszystkie procedury określone w Zasadach wydawania Narodowych Historycznych Paszportów Technicznych (NHTP) PZM, w tym:

- Właścicielem NHTP PZM jest PZM.
- Delegat Techniczny może za zgodą ZSS zawodów zatrzymać NHTP PZM.

4.3. Procedura ***Czerwonej Kropki NHTP PZM***. W przypadku stwierdzenia na BK1 lub w każdym innym momencie trwania zawodów, że samochód nie odpowiada zatwierdzonej specyfikacji NHTP PZM, ale w dalszym ciągu jest zgodny z Zał. K lub Regulaminem HRSMP, to na wniosek Delegata Technicznego, za zgodą ZSS, gdy niezgodność została stwierdzona:

- podczas BK1, to zostanie on dopuszczony do zawodów z wpisem *Czerwonej Kropki NHTP PZM*,
- po starcie rajdu, to będzie mógł kontynuować udział w zawodach z wpisem *Czerwonej Kropki NHTP PZM*, pod warunkiem że niezgodność ta nie wpływa na zmianę określonej na liście startowej kategorii/klasy samochodu.

4.3.1. Procedura ***Czerwonej Kropki NHTP PZM*** ma również zastosowanie w przypadku niezgodności barw historycznych samochodu z NHTP. W tym przypadku nie stosuje się Procedury ***Czarnej Kropki NHTP PZM***.

4.4. Procedura ***Czarnej Kropki NHTP PZM***. W przypadku stwierdzenia na BK1 lub w każdym innym momencie trwania zawodów, że samochód nie jest zgodny z Zał. K lub Regulaminem HRSMP dla określonej dla niego kategorii/klasy, to na wniosek Delegata Technicznego za zgodą ZSS gdy niezgodność została stwierdzona:

- podczas BK1, to nie zostanie on dopuszczony do zawodów z wpisem *Czarnej Kropki NHTP PZM*,
- po starcie rajdu, to zostanie zdyskwalifikowany z zawodów z wpisem *Czarnej Kropki NHTP PZM*.

4.4.1. Procedura *Czarnej Kropki NHTP PZM* oznacza, że samochód nie jest zgodny z Zał. K lub Regulaminem Technicznym HRSMP. Z tego powodu do czasu usunięcia niezgodności samochód nie będzie mógł brać udziału w zawodach, a Zespół ds. Technicznych GKSS zweryfikuje również w takim przypadku ważność KSS PZM.

4.4.2. NHTP PZM w przypadku procedury *Czarnej Kropki NHTP PZM* zostanie zatrzymany przez Delegata Technicznego i może on wnioskować do Zespołu ds. Samochodów Historycznych PZM o anulowanie NHTP PZM. W takim przypadku zawodnik będzie musiał rozpocząć ponownie procedurę uzyskania NHTP PZM.

4.5. Obowiązkiem zawodnika jest wyjaśnić z Delegatem Technicznym sposób postepowania odnośnie stwierdzonej niezgodności przed udziałem samochodu w następnych zawodach. Gdy różnice w specyfikacji samochodu w odniesieniu do zatwierdzonej specyfikacji NHTP PZM są znaczne, to Delegat Techniczny może wnioskować do Zespołu ds. Samochodów Historycznych PZM o anulowanie NHTP PZM. W takim przypadku zawodnik będzie musiał rozpocząć ponownie procedurę uzyskania NHTP PZM.

4.5.1. W przypadku gdy niezgodności wynikające z procedury *Czarnej i Czerwonej Kropki NHTP PZM* nie zostaną poprawione do udziału samochodu w kolejnych zawodach, to na wniosek Delegata Technicznego nie zostanie dopuszczony przez ZSS do udziału w tych zawodach.

Zał. 3

Regulamin Techniczny HRSMP dla Kategorii 1-4 i Historic OPEN +2000/-2000 homologowanych do 31.12.1990

1. PRZEPISY OGÓLNE I DEFINICJE

1.1. Definicje. Na potrzeby regulaminu HRSMP przyjmuje się następujące znaczenie poszczególnych pojęć:

- **„Homologacja" -** karta homologacyjna wydana dla danego modelu samochodu przez FIA lub ASN, opatrzona indywidualnym oznaczeniem numerowym lub literowo-numerowym.
- **„Data homologacji"** - (dla samochodów homologowanych): za datę homologacji uznaje się datę jej wydania, a w przypadku zastosowania jednego lub więcej rozszerzeń wydanych po tej dacie, za datę homologacji uznaje się datę wydania najpóźniejszego z zastosowanych w danym samochodzie rozszerzeń homologacji. W przypadku zastosowania podzespołów z wersji fabrycznej data homologacji jest datą pierwszego udokumentowanego montażu danego elementu w danym modelu lub jego wersji.
- **„Rozszerzenie homologacji" -** zmiana/modyfikacja, korekta lub uzupełnienie homologacji oznaczana jako VF, VO, ER, ET lub ES. Dopuszczenie możliwości skorzystania z rozszerzeń homologacji nie obejmuje rozszerzeń zakazanych przez FIA, oryginalnie dopuszczonych tylko dla samochodów grupy B wymienionych w art. 4.2.8.
- **„Okres"** – oznacza „okres zgodny z datą homologacji". Dla samochodów niehomologowanych oznacza okres zgodny z datą produkcji.
- **„Data produkcji" - (dla samochodów niehomologowanych):** za datę produkcji uznaje się najwcześniejszą datę produkcji samochodu w danej konfiguracji technicznej.
- **„Model samochodu"** – samochód posiadający homologację, albo samochód nieposiadający homologacji ale porównywalny do jednej z grup rajdowych FIA i zatwierdzony przez Zespół ds. Samochodów Historycznych.
- **„Wersja modelu samochodu"** - wersja danego modelu samochodu ~~nie posiadająca homologacji~~ produkowana na powszechny rynek, wyprodukowana w minimalnej ilości sztuk określonej jak dla grupy w której zgłaszany jest samochód i sprzedawana w normalnej sieci dystrybucyjnej danego producenta.
- **„Ogólnodostępna sprzedaż"** - produkt wprowadzony do obrotu na terenie Unii Europejskiej.
- **„Oryginalny"** - w odniesieniu do specyfikacji technicznej modelu samochodu oznacza zgodny z homologacją dla samochodów homologowanych, albo ze specyfikacją techniczną producenta samochodu zatwierdzoną przez Zespół ds. Samochodów Historycznych dla samochodów niehomologowanych.
- **„Zgodność z załącznikiem J z okresu"** – dla samochodów homologowanych oznacza zgodność z Zał. J właściwym dla daty homologacji. Dla samochodów niehomologowanych oznacza to zgodność Zał. J z okresu dla grupy określonej przez Zespół ds. Samochodów Historycznych.

1.2. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone jest zakazane.

1.3. Samochód który uzyskał homologację po 1990 roku, lecz produkowany był wcześniej jest w rozumieniu niniejszego załącznika samochodem homologowanym po 1990 roku i nie może być dopuszczony do rozgrywek HRSMP jako niehomologowany do 31.12.1990.

1.4. Odstępstwa lub modyfikacje wpisane do NHTP PZM zachowują ważność do końca ważności NHTP PZM danego samochodu.

2. SAMOCHODY HOMOLOGOWANE I NIEHOMOLOGOWANE KATEGORII 1-4

2.1. O ile postanowienia niniejszego artykułu nie stanowią inaczej, dozwolone są jedynie modyfikacje, na które zezwala w przypadku samochodów:

- homologowanych - homologacja dla danego modelu samochodu oraz właściwy Zał. J z okresu,
- niehomologowanych - specyfikacja techniczna producenta dla danego modelu samochodu oraz właściwy Zał. J z okresu dla grupy określonej przez Zespół ds. Samochodów Historycznych.

Zastosowane modyfikacje musiały być dostępne i stosowane w okresie. W przypadku samochodów homologowanych dopuszcza się rozwiązania zapisane w rozszerzeniach homologacji (w tym „wariantach" tj. rozwiązaniach homologowanych, ważnych tyko dla określonej grupy - np. „ważne tylko dla gr. 4") zgłoszonych nie później niż 31.12.1990.

2.1.1. Warunkowo dopuszcza się zastosowanie:

- dla samochodów homologowanych podzespołów/części pochodzących z wersji modelu samochodu homologowanej w niższej grupie (np. w samochodzie startującym wg homologacji grupy 4 zastosowanie podzespołów oraz rozwiązań homologowanych dla grupy 1, 2 lub 3, lecz nie odwrotnie).
- dla samochodów homologowanych i niehomologowanych podzespołów/części alternatywnych wg zasad określonych w art. 4.

2.1.2. Ponadto:

- Nie dopuszcza się podzespołów homologowanych lub dozwolonych przez Zał. J z okresu wyłącznie dla samochodów wyścigowych.
- O ile inne przepisy niniejszego Regulaminu Technicznego nie stanowią inaczej, w zakresie dozwolonych modyfikacji dla samochodów niehomologowanych obowiązują te same wymogi co dla modeli homologowanych,

a odniesienia do homologacji w przypadku samochodów niehomologowanych oznaczają odniesienia do oryginalnej specyfikacji technicznej samochodu lub postanowień Zał. J z okresu dla grupy określonej przez Zespół ds. Samochodów Historycznych.

2.1.3. Masa samochodu nie może być mniejsza niż minimalna masa określona przez Zał. J z okresu homologacji danego samochodu lub jego homologacji, powiększona o 25 kg dla skompensowania masy wymaganego wyposażenia bezpieczeństwa.

2.1.4. Wszelkie rozwiązanie niezgodne z homologacją lub Zał. J z okresu muszą być wpisane do NHTP PZM.

2.2. Obowiązują następujące wyjątki oraz dodatkowe wymogi:

SILNIK

2.2.1. Tłoki i korbowody: Tłoki, sworznie tłokowe, pierścienie tłokowe oraz korbowody i wał korbowy oraz sposób ich zabezpieczenia dowolne pod warunkiem, że homologowany skok tłoka jest zachowany.
Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2024 r. korbowody i wał korbowy muszą być zgodne z Zał. J z okresu i homologacją.

2.2.2. Uszczelka głowicy: dowolna.

2.2.3. Wałki rozrządu: dowolne, ale ich ilość i ilość łożysk (podpór) musi być taka jak w homologacji.

2.2.4. Mechanizm rozrządu: dowolny.

2.2.5. Zawory: dowolne pod warunkiem zachowania wszystkich wymiarów, za wyjątkiem długości trzpienia. Gniazda zaworowe, sprężyny i popychacze są dowolne.
Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2024 r. zawory muszą być zgodne z Zał. J z okresu i homologacją.

2.2.6. Kolektor wydechowy: dowolny, jednak wymiary „okien" (rysunki III i IV w homologacji) muszą być zgodne z homologacją. W samochodach z turbodoładowaniem, kolektor wydechowy musi być zgodny z homologacją, a układ wydechowy może być modyfikowany dopiero za turbosprężarką.
Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2024 r. kolektor wydechowy musi być zgodny z Zał. J z okresu i homologacją.

2.2.7. Koło zamachowe musi mieć minimalną masę zgodną z homologacją. Ze względu bezpieczeństwa dopuszcza się zmianę koła zamachowego na stalowe w tym zintegrowane z wieńcem.
Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2024 r. koło zamachowe musi być zgodne z Zał. J z okresu i homologacją.

UKŁAD ZASILANIA I WYLOTOWY

2.3.1. Gaźniki: dowolne, leżące lub stojące, ale zgodne z okresem i nie większe niż 45 mm i jednej gardzieli na cylinder. Dysze i zwężki są dowolne.
Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2024 r. gaźniki muszą być zgodne z Zał. J z okresu i homologacją.

2.3.2. Pompa paliwowa: Dopuszcza się zmianę pompy mechanicznej na elektryczną lub zastosowanie innej niż homologowana pompy paliwowej oraz zastosowanie dodatkowego filtra paliwa i/lub regulatora ciśnienia paliwa. Dopuszcza się zastosowanie układu dwóch elektrycznych pomp paliwowych. Jeżeli pompy paliwa są zamontowane w kabinie to muszą być zabezpieczone ognioodporną i płynoszczelną osłoną / przegrodą.

2.3.3. Filtry powietrza, doloty: rodzaj i rozmieszczenie w komorze silnika jest dowolne, bez możliwości zastosowania jakiejkolwiek formy niehomologowanego doładowania. Wlot powietrza może być zmodyfikowany w sposób pozwalający na pobór powietrza z zewnątrz samochodu, pod warunkiem iż obrys nadwozia pozostanie bez zmian i wlot powietrza nie wystaje poza obrys nadwozia.

2.3.4. Układ wylotowy: zgodny z homologacją lub załącznikiem J z okresu. Każdy samochód, w którym oryginalny katalizator został wymontowany, musi być wyposażony w katalizator seryjny lub homologowany zgodny z listą techniczną FIA nr 8. Dopuszcza się katalizatory pochodzące z ogólnodostępnej sprzedaży. Katalizator nie może być modyfikowany.

2.3.5. Zbiornik paliwa: Musi być oryginalny lub bezpieczny FIA (stanowczo zalecany) zgodny z art. 253 Zał. J. Jeżeli jest inny niż bezpieczny FIA, to zaleca się aby był on wypełniony gąbką zgodną z normą American Military Specification MIL-B-83054 lub wypełnieniem przeciwwybuchowym «D-Stop». Dopuszcza się stosowanie niehomologowanych zbiorników paliwa wykonanych we własnym zakresie dla NHTP PZM wydanych do 31.12.2023 r. przez okres ważności danego NHTP PZM. Zmiana zbiornika na bezpieczny wymaga również wymiany seryjnych przewodów paliwowych na przewody paliwowe zgodne z art. 253-3.2 Zał. J.

2.3.6. Elektroniczny system sterowania wtryskiem/silnikiem: System musi być włączony i w pełni sprawny. Podtrzymanie doładowania można zastosować jedynie pod warunkiem, że było stosowane w okresie. Dopuszcza się użycie współczesnych zamienników jednostek sterujących wtryskiem paliwa (ECU, ECM) pod warunkiem wykorzystania do ich sterowania oryginalnych czujników lub ich współczesnych zamienników, których ilość, zasada działania oraz rodzaj i mierzone parametry muszą być zgodne z oryginałem, homologacją lub załącznikiem J z okresu.

2.3.7. Ogranicznik/Zwężka: Dla silników doładowanych obowiązują zwężki o maksymalnej średnicy wewnętrznej 38 mm i zewnętrznej 44 mm. Dla niehomologowanych turbosprężarek obowiązują zwężki o maksymalnej średnicy wewnętrznej 36 mm i zewnętrznej 42 mm.

2.3.8. Zwężka musi być zamontowana na sprężarce zgodnie z art. 2.1.3. Zał. XI do Zał. K.

2.3.9. Wlew paliwa typu Monza lub Aston jest dozwolony, ale musi być zabezpieczony przed przypadkowym otwarciem. Zaleca się zamontowanie zaworu zwrotnego jak najbliżej zbiornika paliwa.

UKŁAD OLEJOWY (SMAROWANIA)
2.4.1. Miska olejowa: kształt, pojemność, budowa i materiał dowolny pod warunkiem, że zamontowanie takiej miski nie będzie wymuszało modyfikacji nadwozia i jedyną jej funkcją będzie gromadzenie oleju. Zastosowanie suchej miski jest dozwolone wyłącznie, gdy była ona homologowana. W modelach, w których homologowana była sucha miska dopuszcza się stosowanie akumulatora oleju.
2.4.2. Chłodnica oleju: dowolna.
2.4.3. Zbiornik odmy: jest wymagany. Minimalna pojemność 2 litry do 2000 cm^3 i 3 litry powyżej 2000 cm^3 pojemności nominalnej.

UKŁAD CHŁODZENIA
2.5.1. Chłodnica silnika i jej sposób zamocowania oraz przewody cieczy chłodzącej są dowolne. Usytuowanie chłodnicy musi być zgodnie z homologacją.
2.5.2. Termostat: dowolny.
2.5.3. Wentylator chłodnicy i jego system napędu jest dowolny. Dozwolone jest zastosowane dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodnicy.

UKŁAD ZAPŁONOWY
2.6.1. Zapłon:
- Dopuszcza się współczesne zamienniki pod warunkiem, że ilość świec na cylinder, rozdzielacz, cewka system wyzwalania iskry są zachowane.
- Zapłon elektroniczny: dopuszcza się zmianę układu zapłonowego z przerywaczem mechanicznym (styki przerywacza) na układ z czujnikiem Halla i modułem sterującym z okresu lub systemu 123. Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2024 r. stosowanie systemu 123 będzie zabronione.

2.6.2. Aparat zapłonowy: może być przeniesiony z bloku do głowicy.
2.6.3. Ogranicznik obrotów: można zastosować elektroniczny ogranicznik obrotów z sygnalizacją maksymalnych obrotów.
2.6.4. Świece zapłonowe i kable wysokiego napięcia: dowolne.

INSTALACJA ELEKTRYCZNA
2.7.1. Instalacja elektryczna jest dowolna pod warunkiem zachowania rozwiązań z okresu.
2.7.2. Akumulator: Zawsze musi być solidnie przytwierdzony do nadwozia. Jeżeli umieszczony jest w kabinie to musi znajdować się za przednimi fotelami, być typu „suchego" oraz elektrycznie i mechanicznie zabezpieczony obudową. Akumulator typu „mokrego" może być zamontowany tylko w komorze silnikowej lub w bagażniku odgrodzonym od kabiny grodzią płynoszczelną. Akumulator typu „mokrego" w bagażniku wymaga płynoszczelnej obudowy.
2.7.3. Oświetlenie: stanowiące oryginalne wyposażenie nie mogą być modyfikowane a ich zasilanie i zastosowane źródło światła musi pozostać oryginalne. Dopuszcza się jednak wymianę żarówek próżniowych na żarówki halogenowe (jodowe) w reflektorach przednich. Dopuszcza się dodatkowe reflektory przednie. Ich rodzaj i ilość (zawsze zgodne z przepisami kodeksu drogowego) musi być zgodna z danymi producenta z właściwego dla danego samochodu okresu historycznego, z zastrzeżeniem, że dopuszcza się wymianę żarówek próżniowych na żarówki halogenowe (jodowe). Listwy i żarówki LED są bezwzględnie zakazane.

UKŁAD NAPĘDOWY
2.8.1. Skrzynia biegów: Obudowa musi być oryginalna. Można stosować skrzynie kłowe. Sposób sterowania musi być zachowany.
Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2024 r. skrzynie biegów muszą być zgodne z Zał. J z okresu i homologacją.
2.8.3. Półosie, przeguby i wał napędowy: dowolne.
2.8.4. Dyferencjał musi być oryginalny. Mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu (szpera) jest dowolny.
Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2024 r. dyferencjał i mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu (szpera) muszą być zgodne z Zał. J z okresu i homologacją.

UKŁAD HAMULCOWY
2.9.1. Obwody Hamulcowe: Zaleca się zmianę jednoobwodowych systemów hamulcowych na dwuobwodowe - to jest takie, które mają dwa niezależne obwody uruchamiane tym samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami hamulcowymi, dwa obwody muszą dać się oddzielnie rozróżnić), bez wzajemnych połączeń innych niż mechaniczne urządzenie rozdzielające siłę hamowania.
2.9.2. Tarcze: Dopuszcza się zamienniki homologowanych tarcz hamulcowych pod warunkiem, że posiadają certyfikat ECE-R90.
2.9.3. Zaciski hamulcowe: Producent dowolny, ale ilość i średnica tłoków zacisków musi być nie większa niż w homologacji.
Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2024 r. zaciski hamulcowe mogą pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży, ale muszą mieć zachowaną ilość i średnicę tłoczków.

2.9.4. Hamulce bębnowe: Producent dowolny, ale rozmiar bębna, szczęk i średnica cylinderków hamulcowych musi być nie większa niż wynikająca z homologacji.
Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2024 r. hamulce bębnowe mogą pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży, ale rozmiar bębna, szczęk i średnica cylinderków hamulcowych musi być zachowana.
2.9.5. Klocki i okładziny hamulcowe: dowolne.
2.9.6. Przewody hamulcowe: Zaleca się stosowanie wzmocnionych, elastycznych przewodów hamulcowych w tym np. w oplocie stalowym zgodnych z art. 253-3 Zał. J.
2.9.7. Hamulec pomocniczy:

- Mechaniczny hamulec pomocniczy może być zastąpiony hamulcem hydraulicznym.
- Hamulec pomocniczy może działać w systemie „fly-off" jednak musi posiadać możliwość zablokowania w pozycji zaciągniętej.

2.9.8. Korektor układu hamulcowego: pochodzący z ogólnodostępnej sprzedaży.

UKŁAD JEZDNY, ZAWIESZENIA I KIEROWNICZY
2.10.1. Stabilizatory: dowolne.
2.10.2. Amortyzatory: Ilość i zastosowany rodzaj amortyzatorów musi być zgodny z Suplementem nr 1 do Zał. K dot. amortyzatorów z zastrzeżeniem, że dla samochodów, w których homologacja i/lub Zał. J z okresu nie przewidują regulowanych amortyzatorów dopuszcza się zastosowanie amortyzatorów z pojedynczą regulacją (bez zbiorników zewnętrznych). Nie dopuszcza się zastosowania amortyzatorów o większej ilości regulacji niż wynika to z powołanych powyżej przepisów, nawet gdy część tych regulacji będzie trwale dezaktywowana.
2.10.3. Sprężyny: dowolne.
2.10.4. Układ kierowniczy: Dopuszcza się by koło kierownicy było wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie art. 255-5.7.3.9 Zał. J. Złącze na całym obwodzie musi być trwale oznaczone kolorem żółtym. Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja drążka kolumny kierowniczej.

- **Przekładnia kierownicza**: przełożenie dowolne, pod warunkiem zachowania oryginalnej obudowy.
- **Układ wspomagania kierownicy** może być odłączony, ale nie wolno go wymontowywać.

Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek.
2.10.5. Samochody mogą być wyposażone maksymalnie w dwa koła zapasowe, które muszą być solidnie zamocowane, ale nie mogą być zamocowane w miejscu przeznaczonym dla załogi. Jeżeli zezwala na to Zał. J z okresu, to koła zapasowe nie są obowiązkowe pod warunkiem zachowania wymaganej minimalnej masy samochodu.

NADWOZIE
2.11.1. Inne wyposażenie i tapicerka: Dopuszcza się usunięcie tylnych siedzeń oraz modyfikacje niezbędne do instalacji wyposażenie bezpieczeństwa. Zezwala się na usuniecie elementów tapicerskich drzwi przednich i tylnych, ale muszą być one zastąpione płytami zrobionymi z trudnopalnych materiałów. To samo dotyczy elementów tapicerskich usytuowanych poniżej bocznych tylnych szyb.
2.11.2. Zegary i wskaźniki: jeśli nie są oryginalne muszą pochodzić z okresu. Można zastosować dodatkowe wskaźniki analogowe lub kapilarne (np. temperatury wydechu, lub temperatury powietrza w dolocie i inne).

3. SAMOCHODY KATEGORII HISTORIC OPEN +2000/-2000

3.1. Ustalenia ogólne

Samochody HISTORIC OPEN +2000/-2000 to wszystkie modele samochodów homologowane przed 01.01.1991, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji lub Zał. J z okresu homologacji danego modelu samochodu, zgodne z wymogami niniejszego art. 3 Regulaminu Technicznego HRSMP. Zespołem nadrzędnym dla określenia okresu homologacji jest nadwozie.

3.3. Wymogi techniczne

3.3.1. Minimalna masa samochodu, zgodnie z wytycznymi pomiaru zawartymi w art. 255-4.3 i art. 255-4.4, Zał. J nie może być mniejsza niż minimalna masa określona przez Zał. J z okresu homologacji dla grupy w której homologowany jest samochód, powiększona o 25 kg dla skompensowania masy wymaganego wyposażenia bezpieczeństwa.
Minimalna masa samochodu z załogą musi wynosić + 160 kg. Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w art. 252 2.2. Zał. J.
3.3.2. Silnik:

- Można stosować silnik z okresu poprzedzającego okres homologacji, z okresu homologacji lub następującego po nim.
- Zastosowany silnik nie może zmienić klasy pojemnościowej samochodu zgodnie z art. 251-1.2 Zał. J do MKS.
- Silnik doładowany można stosować wyłącznie w przypadku, gdy był on stosowany w modelu homologowanym.
- Silnik musi zostać zamontowany w miejscu zgodnym z modelem bazowym samochodu, punkty zawieszenia silnika i ich liczba są dowolne.
- Blok i głowica silnika muszą być tej samej marki co nadwozie samochodu. Dozwolone jest zaślepienie nieużywanych otworów w bloku i głowicy pod warunkiem, że jest to jedyny cel tej operacji. Wszelkie urządzenia recyrkulacji spalin, dodatkowe pompy powietrza, filtry z aktywnym węglem mogą być usunięte.

- Uszczelka głowicy jest dowolna.
- Tłoki, sworznie tłokowe i sposób ich zabezpieczenia oraz pierścienie tłokowe są dowolne.
- Korbowody i wał korbowy są dowolne.
- Panewki są dowolne.
- Koło zamachowe jest dowolne.
- Kolektor ssący jest dowolny.
- Filtr powietrza, jego obudowa i przewody dolotowe są dowolne, ale muszą pozostać w komorze silnika. Całe powietrze do zasilania silnika musi być pobierane z komory silnika. Przepływomierz jest dowolny. Charakterystyczne wymiary przepustnicy i ich ilość musi być zgodnie z homologacją.
- Gaźnik, układ wtrysku paliwa i jego sterownik są dowolne (mocowanie wtryskiwaczy musi być identyczne z rozwiązaniem homologowanym lub seryjnym dla silnika z innego modelu tej samej marki).
- Turbosprężarka może być dowolna. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik/zwężkę, którego maksymalna średnica wewnętrzna wynosi 38 mm i zewnętrzna 44 mm. Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2024 r. całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik/zwężkę, którego maksymalna średnica wewnętrzna wynosi 36 mm i zewnętrzna 42 mm.
- Ogranicznik/zwężka musi być zamontowana na sprężarce zgodnie z rysunkiem 254-4 oraz wytycznymi zamocowania i pozostałych wymiarów zgodnie z art. 255-5.1.8.3.b Zał. J.
- Wymiennik ciepła (intercooler) i jego usytuowanie oraz przewody powietrza doładowującego są dowolne pod warunkiem, że zostaną zamontowane w komorze silnika.
- Wałek rozrządu, dźwigienki zaworowe i popychacze zaworowe są dowolne. Wymiary zaworów ssących i wydechowych muszą być zgodne z tą samą homologacją co blok i głowica silnika z wyjątkiem długości trzonków zaworów. Materiał i kształt zaworów jest dowolny. Ustawienie rozrządu jest dowolne.
- W przypadku zamontowania silnika innego niż w homologacji, wymiary zaworów ssących i wydechowych muszą być zgodne z specyfikacją techniczną seryjnego silnika.
- Chłodnica cieczy chłodzącej, jej zamocowanie oraz przewody wodne i termostat silnika są dowolne, ale oryginalne usytuowanie chłodnicy musi zostać zachowane. Dozwolone jest zastosowane dodatkowych wentylatorów chłodnicy oraz zamontowanie przewodów (tunel) doprowadzających powietrze do chłodnicy. Oryginalna pompa cieczy chłodzącej dla danego silnika musi być zachowana.
- Układ smarowania jest dowolny. Zamocowanie chłodnicy oleju silnikowego jest dozwolone pod warunkiem, że chłodnica ta będzie solidnie zamocowana i nie będzie wystawać poza obrys samochodu.
- Przewody olejowe są dowolne z zachowaniem art. 253-3 Zał. J.
- Miska olejowa jest dowolna. Układ z suchą miską olejową jest dozwolony.
- Kolektor wydechowy jest dowolny.
- Układ wydechowy jest dowolny, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Wylot rury wydechowej zgodny z homologacją pojazdu.

3.3.3. Przeniesienia napędu

- Sprzęgło i jego obudowa jest dowolne.
- Skrzynia biegów – obudowa i system zmiany biegów oraz przełożenia poszczególnych biegów są dowolne.
- Konstrukcja i liczba wsporników skrzyni biegów jest dowolna. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Dozwolone są modyfikacje nadwozia w celu przeprowadzenia nowego sterowania skrzyni biegów. Zmiana biegów musi następować mechanicznie.
- Mechanizm różnicowy (P,C,T), przełożenia, obudowa i wspomaganie dowolne.
- Wsporniki mechanizmu różnicowego są dowolne. Chłodnica i pompa oleju może być dodana.
- Wały napędowe i półosie są dowolne.
- Piasty kół są dowolne.

3.3.4. Zawieszenie

3.3.4.1. Rozstaw osi musi być zgodny z homologacją.

3.3.4.2. Umiejscowienie osi obrotów punktów mocowania zawieszenia do wahaczy i do nadwozia musi pozostać niezmienione w stosunku do homologowanej konstrukcji. Wzmocnienie punktów mocowania zawieszenia jest dozwolone poprzez dodanie materiału dopasowanego do kształtu oryginalnej części.

3.3.4.3. Drążki wzmacniające można montować zgodnie z art. 255-5.3.1 Zał. J.

3.3.4.4. Rama / belka przednia i tylna oraz inne elementy zawieszenia (wahacze, drążki, itp.) muszą:

a. pochodzić z modelu homologowanego, lub
b. w przypadku niedostępności elementów zawieszeń dopuszcza się stosowanie zamienników
c. i rozwiązań technologicznych w obrębie jednej marki, lub
d. być zawieszeniem typu „rurkowego" (rama/belka i wahacze) które mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem wymiarów zawartych w homologacji. Dopuszcza się również stosowanie wahaczy frezowanych z jednej bryły stopu aluminium PA9,lub
e. być adaptowane z innej marki o zbliżonej konstrukcji.

3.3.4.5. Przeguby i punkty mocowania zawieszenia muszą być zgodne z art. 255-5.3.4 Zał. J., materiał przegubów jest dowolny. Położenie osi obrotu przegubu nie może być zmienione (patrz rys. 255-5 Zał. J.).
3.3.4.6. Zwrotnica – dowolna.
3.3.4.7. Wysokość zawieszenia jest dowolna z zachowaniem art. 252-2.1 Zał. J.
3.3.4.8. Sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden amortyzator na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.
3.3.4.9. Górne punkty mocowanie kolumny McPherson i amortyzatora są dowolne.

3.3.5. Koła i ogumienie

- Dopuszczone są koła o maksymalnym rozmiarze 8 x 18'. Kompletne koła muszą mieścić się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część kompletnego koła położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym (co najmniej 120^0). Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek. Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli.
- Zabronione są ejektory powietrza dodane na koła.
- Zabronione jest użycie jakiegokolwiek urządzenia zapewniającego ogumieniu zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne. Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.
- Koło(-a) zapasowe nie jest (są) obowiązkowe. Niemniej jeżeli są, muszą być solidnie zamocowane, nie mogą być umieszczone we wnętrzu samochodu w miejscu przeznaczonym dla załogi.
- **3.3.6. Układ kierowniczy** – musi pochodzić z modelu bazowego (seryjny) lub pochodzić w całości z samochodu homologowanego. Koło kierownicy może być wyposażone w mechanizm szybkiego zwolnienia zgodnie art. 255-5.7.3.9 Zał. J. Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja kolumny kierowniczej, z wyjątkiem zastosowania wspomagania elektrycznego pochodzącego z ogólnodostępnej sprzedaży.

3.3.7. Układ hamulcowy

- Może być uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez kierowcę.
- Zawiera co najmniej dwa niezależne obwody uruchamiane tym samy pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami hamulcowymi, dwa obwody muszą dać się oddzielnie rozróżnić, bez wzajemnych połączeń innych niż mechaniczne urządzenie rozdzielające siłę hamowania)
- Mechaniczny hamulec ręczny może być zastąpiony układem hydraulicznym. Hamulec ręczny musi dać się zablokować w pozycji „zaciągniętej".
- Ciśnienie płynu hamulcowego musi być jednakowe w zaciskach hamulcowych kół tej samej osi, nie dotyczy to ciśnienia generowanego przez układ hamulca ręcznego.
- Tarcze hamulcowe - maksymalna średnica tarcz hamulcowych i grubość tarcz hamulcowych nie może przekroczyć wartości podanej w homologacji.
- Zaciski hamulcowe - maksymalna ilość tłoczków i wymiary tłoczków hamulcowych nie mogą przekroczyć wartości podanych w homologacji.
- Dopuszczone jest zastosowanie bębnów hamulcowych pod warunkiem, że występowały one w danym modelu samochodu oryginalnie.
- Pompa hamulcowa, korektor hamowania oraz pompa hydrauliczna hamulca ręcznego są dowolne, ale muszą to być elementy / podzespoły dopuszczone do handlu.

3.3.8. Nadwozie - wszelkie modyfikacje nadwozia nie mogą obniżyć poziomu wytrzymałości konstrukcji nośnej nadwozia w odniesieniu do bazowej konstrukcji danego modelu samochodu.

- Homologowany kształt nadwozia musi być zachowany.
- Zderzak przedni i tylny może być wykonany z laminatu lub materiałów kompozytowych.
- Drzwi przednie muszą pozostać oryginalne lub mogą być zmodyfikowane zgodnie z art. 255-5.7.3.4. Zał. J. Drzwi tylne, w przypadku nadwozi 4 drzwiowych, muszą mieć zachowany oryginalny szkielet, ale poszycia mogą być wykonane z materiałów kompozytowych.
- Oryginalny kształt deski rozdzielczej musi być zachowany. Materiał deski oraz wykonanie jest dowolne.
- Pokrywa bagażnika, silnika, błotniki oraz listwy ozdobne i nakładki nadwozia mogą być wykonane z mocnego nieprzezroczystego materiału, pod warunkiem zachowania oryginalnego kształtu zewnętrznego
- Zamocowanie pokrywy bagażnika i silnika jest dowolne, niemniej w tym przypadku każda pokrywa musi być zamocowana w 4 punktach i musi posiadać możliwość otwarcia z zewnątrz.
- W zderzaku można umieścić dwa (2) okrągłe otwory o maksymalnej średnicy 10 cm, które będą wykorzystywane wyłącznie do zamontowania przewodów chłodzących hamulce.
- Otwory wentylacyjne w dachu mogą być wykonane we własnym zakresie z zachowaniem poniższych wymogów:
  a. muszą być umieszczone maksymalnie w 1/3 przedniej części dachu,
  b. maksymalna całkowita szerokość 500 mm,
  c. łączna maksymalna wysokość 100 mm,
  d. wystawanie wywietrznika poza obrys nadwozia w stosunku do górnej krawędzi przedniej szyby nie może być większe niż 50 mm.
- Osłony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10. Zał. J.

- Urządzenia aerodynamiczne muszą być zgodne z homologacją, ale mogą być wykonane z laminatu lub materiałów kompozytowych i muszą być solidnie zamocowane.
- Oryginalne miejsce na koło zapasowe („niecka" na koło zapasowe) może być zastąpione płaską płytą metalową, posiadającą tę samą grubość co oryginalna podłoga.

3.3.9 Instalacja elektryczna jest dowolna, ale napięcie oryginalnej instalacji elektrycznej, w tym również układu zapłonowego, musi być zachowane.

3.3.10. Akumulator

Oryginalny lub spełniający poniższe wymagania:

Producent i typ akumulatora:

- Producent, pojemność oraz przewody akumulatora są dowolne.
- Oryginalna liczba akumulatorów musi zostać zachowana.
- Musi być dostępny w ogólnodostępnej sprzedaży.

Lokalizacja akumulatora:

- Akumulator musi być zlokalizowany w oryginalnej lokalizacji lub w kokpicie.
- Akumulator musi być typu suchego jeżeli nie znajduje się w komorze silnika.
- Jeżeli jest zamontowany w kokpicie, akumulator musi znajdować za fotelami załogi.

Zamocowanie akumulatora:

- Każdy akumulator musi być pewnie zamocowany a złącze plus musi być izolowane.
- Jeżeli akumulator został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji, musi zostać zamontowany do nadwozia przy użyciu zamontowanej do podłogi śrubami i nakrętkami metalowej podstawy oraz dwóch metalowych taśm z osłoną izolacyjną.
- W przypadku gdy akumulator jest zamontowany w kokpicie do zamocowania metalowych taśm muszą być użyte śruby o rozmiarze przynajmniej M10 i każda z nich musi być wkręcona w nakrętkę przyspawaną do płytki wzmacniającej umiejscowionej od dołu karoserii o grubości przynajmniej 3 mm i powierzchni 20 cm^2 każda.
- W przypadku gdy akumulator nie został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji w komorze silnika, ale nie jest kompatybilny z oryginalnym mocowaniem, to do zamocowania taśm należy wykorzystać oryginalne punkty montażowe.

3.3.11 Oświetlenie: stanowiące oryginalne wyposażenie nie mogą być modyfikowane a ich zasilanie i zastosowane źródło światła musi pozostać oryginalne. Dopuszcza się jednak wymianę żarówek próżniowych na żarówki halogenowe (jodowe) w reflektorach przednich. Dopuszcza się dodatkowe reflektory przednie. Ich rodzaj i ilość (zawsze zgodne z przepisami kodeksu drogowego) musi być zgodna z danymi producenta z właściwego dla danego samochodu okresu historycznego, z zastrzeżeniem, że dopuszcza się wymianę żarówek próżniowych na żarówki halogenowe (jodowe). Listwy i żarówki LED są bezwzględnie zakazane.

4. PODZESPOŁY/CZĘŚĆI ALTERNATYWNE

4.1. W wyjątkowych przypadkach zawodnik może wystąpić do Zespołu ds. Samochodów Historycznych o zgodę na zastosowanie części alternatywnych. Szczególnie uzasadnioną przesłanką dla wydania takiej zgody jest spełnienie następujących warunków:

- ich zastosowanie będzie uzasadnione m.in. problemem z dostępnością, trwałością czy też bezpieczeństwem,
- pochodzą z innych wersji modelu samochodu lub innego modelu samochodu lub są dostępne w ogólnodostępnej sprzedaży,
- ich zastosowanie nie doprowadzi do zmiany pierwotnej grupy, kategorii lub klasy samochodu,
- pochodzą z tego samego lub wcześniejszego okresu co samochód, ewentualnie technologia ich wykonania odpowiada tej z okresu samochodu,
- zostaną zmodyfikowane wyłącznie w zakresie dozwolonym przez przepisy techniczne, które są stosowane dla samochodu,
- zastosowane materiały są takie same jak w homologacji lub specyfikacji fabrycznej,
- zasada działania jest taka sama jak podzespołów oryginalnych.

4.1.1. Obowiązek przedstawienia dowodów i dokumentacji potwierdzających dopuszczalność danego rozwiązania zgodnie z pkt. 4.1. spoczywa na zawodniku.

4.1.2. Wniosek o zastosowanie podzespołów/części alternatywnych musi zostać złożony przynajmniej na 30 dni przed BK1 zawodów w których samochód ma wziąć udział na adres e-mail: autosport@pzm.pl.

4.2. W załączniku nr 8 do niniejszego regulaminu będzie publikowany wykaz zatwierdzonych do użycia podzespołów/części alternatywnych.

4.2.1. Zastosowane podzespoły/części alternatywne podlegają wpisowi do NHTP PZM.

4.3. Lista samochodów historycznych z wygasłą homologacją FIA dostępna jest na stronach www.fia.com/historic-regulations oraz www.pzm.pl a historyczne homologacje i historyczne Zał. J z okresu dostępne są na stronie www.historicdb.fia.com/.

Zał. 3a

Wyposażenie bezpieczeństwa dla Kategorii 1-4 i Historic OPEN +2000/-2000 homologowanych do 31.12.1990

1. W HRSMP obowiązuje następujące wyposażenie bezpieczeństwa dla samochodów kategorii:
- 1-4,
- HISTORIC OPEN +2000/-2000 do 31.12.1990:

1.1. Wyrażenie w tym załączniku:
- *„Wszystkie kategorie”* oznaczają kategorie - 1-4 i HISTORIC OPEN +2000/-2000 do 31.12.1990.
- *„HISTORIC OPEN +2000/-2000”* oznaczają HISTORIC OPEN +2000/-2000 do 31.12.1990.

2. Klatka bezpieczeństwa
2.1. Kategoria 1-4: zgodna z Zał. K lub certyfikowana zgodnie z Regulaminem Homologacji Historycznych Klatek Bezpieczeństwa FIA.
2.2. HISTORIC OPEN +2000/-2000, certyfikowane zgodnie z:
- Regulaminem Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM,
- Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA,
- Regulaminem Homologacji Historycznych Klatek Bezpieczeństwa FIA.

Konfiguracja klatki bezpieczeństwa musi zostać skonsultowana z Zespołem ds. Samochodów Historycznych.
2.3. Dla NHTP PZM wydanych:
- do 31.12.2022 dopuszcza się klatki bezpieczeństwa zgodne z Zał. J 2016.
- od 01.01.2023 do 31.12.2023 dopuszcza się klatki bezpieczeństwa zgodne z Zał. J 2020.

2.4. Otuliny klatki bezpieczeństwa, wszystkie kategorie: Art. 253-8.

3. Pasy bezpieczeństwa, wszystkie kategorie:
3.1. Samochód musi być wyposażone w dwa noże do przecinania pasów, zamontowane w sposób dający do nich dostęp kierowcy i drugiemu kierowcy (pilotowi) w zapiętych pasach bezpieczeństwa.
3.2. Kategoria 1-4:
- Pasy bezpieczeństwa muszą posiadać aktualną homologację i być zgodne z normą FIA 8853/98 lub FIA 8853-2016 i zamontowane zgodnie z art. 5.15 Zał. K.
- Dla samochodów kategorii 1-4 do 2000 cm^3 pojemności przeliczeniowej dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa z przekroczoną datą ważności do użycia o 5 lat (maksymalnie 10 lat od daty produkcji), w tym zgodnych z normą FIA 8853/98.

3.3. HISTORIC OPEN +2000/-2000: Art. 253-6 Zał. J.

4. Fotele, wszystkie kategorie:
- Art. 253-16 Zał. J (lista tech. nr 12 lub 40 lub 91).
- Dla samochodów kategorii 1-4 do 2000 cm^3 pojemności przeliczeniowej dopuszcza się stosowanie foteli zgodnych z normą FIA 8855-1999 z przekroczoną datą ważności do użycia o 5 lat (maksymalnie 10 lat od daty produkcji).
- Dla samochodu Lancia 037 wymagana jest wyłącznie norma 8862-2009.
- Dla samochodów z okresów D i E (1931-1962) oryginalne fotele mogą zostać zmienione wyłącznie na zgodne z art. 253-16 Zał. J (lista tech. nr 12 lub 40 lub 91) lub wg zasad określonych w art. 4 Regulaminu Technicznego HRSMP (Zał. 3 do niniejszego regulaminu).

5. Gaśnice i systemy gaśnicze, wszystkie kategorie:
- (listy tech. FIA 16 lub 52). Wszystkie samochody muszą być wyposażone w system gaśniczy zgodny z art. 253.7.2. Zał. J jak również muszą być wyposażone w gaśnicę ręczną zgodną z art. 253-7.3. Zał. J.
- Systemy gaśnicze muszą mieć możliwość natychmiastowego uruchomienia ich zarówno wewnątrz kabiny, jak i z zewnątrz samochodu. Włącznik systemu gaśniczego musi być zgodny z art. 253.7 Zał. J. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo"). Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane, aby nie było możliwości ich przestawienia lub przekręcenia i muszą być rozmieszczone dokładnie tak jak w instrukcji montażu systemu gaśniczego właściwej dla danego numeru „Ex” systemu gaśniczego (patrz lista techniczna FIA 16 lub 52).

6. Szyby

6.1. Wszystkie kategorie:

- Szyba przednia musi być oryginalna i ze szkła laminowanego.
- W przypadku gdy w danym samochodzie oryginalna szyba przednia ze szkła hartowanego i w ogólnodostępnej sprzedaży nie jest dostępny jej zamiennik ze szkła laminowanego, szyba musi być oklejona folią przeciwodpryskową zgodnie z art. 253-11 Zał. J.
- Dla samochodów z okresów szyba przednia może być wymieniona na szybę zawierającą elementy grzewcze.
- Dopuszcza się zamontowanie elementów zapobiegających wypadnięciu szyb.
- Wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej są obowiązkowe i muszą być sprawne.
- Szyby boczne i tylne muszą być oklejenie folią przeciwodpryskową zgodnie z art. 253-11 Zał. J.
- W samochodach dwudrzwiowych dopuszcza się zamontowanie elementów umożliwiające otwieranie od zewnątrz szyb bocznych tylnych w celu uzyskania dostępu do przestrzeni za fotelami załogi.
- Na szybach bocznych samochodu dozwolona jest folia przyciemniana, która spełnia warunki dopuszczenia do ruchu drogowego (przepuszczalność światła co najmniej 70%). W HRSMP zabronione jest stosowanie folii posrebrzanych.

6.2. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu i muszą spełniać następujące wymogi:

- minimalna grubość 3,8 mm,
- demontaż szyb bocznych musi być możliwy bez użycia narzędzi,
- szyby w drzwiach przednich muszą być przezroczyste,
- przesuwane okienko może być zainstalowane w szybach drzwi kierowcy i drugiego kierowcy (pilota). Otwór tego okienka musi wynosić minimalnie 130 x 130 mm i maksymalnie 150 x 150 mm. Do drzwi nie posiadających ramki może zostać ona dodana.

6.2.1. Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2024 r. szyby boczne i tylne dla Kategorii 1-4 muszą być zgodne z homologacją i Zał. J z okresu.

7. Dodatkowe postanowienia, wszystkie kategorie:

7.1. Główny wyłącznik prądu: 253-13 Zał. J.

7.2. Uszy holownicze: 253-10 Zał. J.

7.3. Dodatkowe postanowienia

7.3.1. Kategoria 1-4:

- Wszystkie przewody paliwowe, olejowe, hamulcowe i elektryczne musza być zabezpieczone przed korozja, uszkodzeniem mechanicznym jeżeli są zamontowane poza kabiną pasażerską a w jej wnętrzu przed ryzykiem pożaru. Elementy te nie mogą być poprowadzone między nadwoziem a klatką bezpieczeństwa. Żadne elementy takiego zabezpieczenie nie mogą wzmacniać konstrukcji samochodu. Żadne dodatkowe zabezpieczenia nie są wymagane, jeśli zachowany został stan fabryczny.
- Jeżeli nie zostało zachowane rozwiązanie seryjne, wszystkie przewody paliwowe, olejowe oraz zawierające płyn hydrauliczny lub chłodniczy muszą być zgodne z art. 253-3 Zał. J.
- Samochody wyposażone w systemy paliwowe bez pompy mechanicznej albo elektrycznej (np. opadowe) powinny mieć jasno oznaczony wyłącznik dopływu paliwa ze zbiornika.
- Zamocowanie pokrywy bagażnika i silnika jest dowolne, lecz każda pokrywa musi być zamocowana w 4 punktach i musi posiadać możliwość otwarcia z zewnątrz.

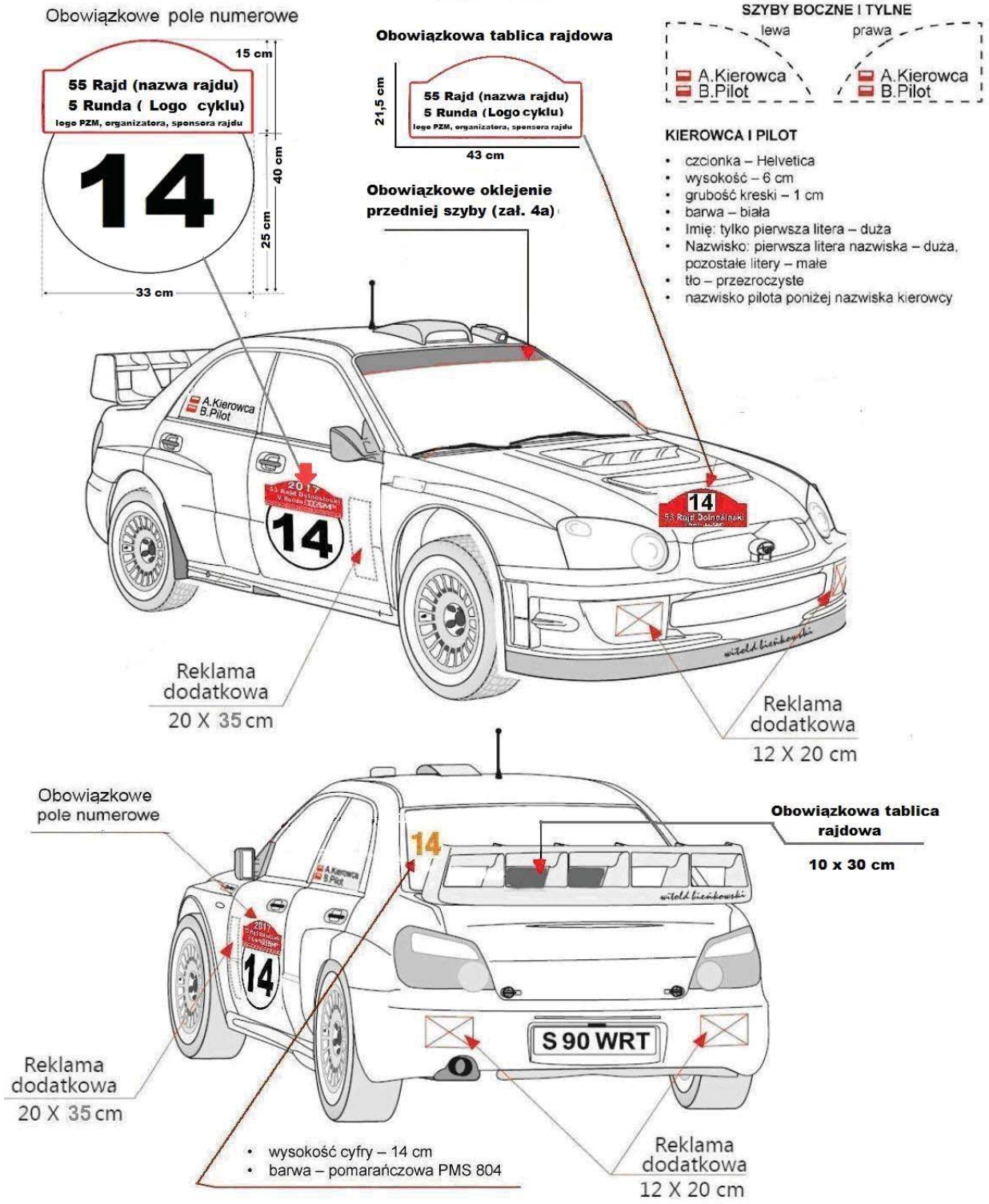
7.3.2. HISTORIC OPEN +2000/-2000:

– Przewody paliwowe, pompy i filtry	253-3
– Zbiornik paliwa	oryginalny lub zgodny z art. 253-14
– Paliwo	252-9.1 i 252-9.2
– Przegroda przeciwpożarowa	253-15
– Lusterka wsteczne	253-9
– Bezpieczny układ hamulcowy	253-4
– Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe)	253-5
– Zbiornik zbierający olej	255-5.1.14

8. Zespół ds. Samochodów Historycznych może wydać decyzję zmieniającą wymogi bezpieczeństwa dla samochodu o szczególnej konfiguracji technicznej, konstrukcji lub konfiguracji wyposażenia bezpieczeństwa. Każda taka decyzja musi być wpisana do NHTP PZM.

Zał. 4

Rozmieszczenie reklamy obowiązkowej i dodatkowej



- Pole reklamy dodatkowej, znajdującej się na obu drzwiach przednich o wymiarach 20 x 35 cm o wymiarach leży w wyłącznej dyspozycji Organizatora rajdu.
- Pole reklamy dodatkowej, znajdujące się na czterech narożnikach samochodu (zderzak przedni i tylny oraz na szybie tylnej leży w wyłącznej dyspozycji Promotora cyklu HRSMP.
- W rundach rozgrywanych poza granicami RP tablice rajdowe oraz pola numerowe mogą podlegać przepisom obowiązującym dla historycznych mistrzostw kraju ASN organizatora.
- Pole numerowe może być kwadratowe lub okrągłe o długości boku/średnicy 45 cm.

Zał. 4a

Oklejenie przedniej szyby (blenda)

1 – kategoria 1	5 – kategoria 5
2 – kategoria 2	2WD - OPEN 2WD
3 – kategoria 3	4WD - OPEN 2WD
4 – kategoria 4	

1. Na pasie przedniej szyby o podkładzie czarnym matowym (blenda), muszą znajdować się wyłącznie oznaczenia przedstawione w niniejszym załączniku w kolorystyce i rozmieszczeniu jak na rysunku powyżej:
   a. Logo cyklu HRSMP o wysokości 8 cm i łącznej długości 55 cm (z czego „HRSMP" o długości 26 cm).
   b. Logo PZM o boku 8 cm (zgodne z Księgą Znaku PZM).
   c. kod klasyfikacji - czcionka Helvetica, wysokość 6 cm, grubość 1 cm, kolor biały

2. W sytuacji ograniczenie widoczności przez pas reklamy, dopuszcza się zastąpienie pasa czarnego pasem przezroczystym o ciemnej barwie lub jego przeniesienie na dach lub całkowitą rezygnację z pasa z jednoczesnym zachowaniem pozostałych, wskazanych oznaczeń. Każde opisane powyżej odstępstwo wymaga zgody Delegata Technicznego.

3. Komplet materiałów do oklejenie przedniej szyby (z wyjątkiem czarnego tła blendy, które zawodnik zobowiązany jest przygotować we własnym zakresie) wydawane są zawodnikowi bezpłatnie przy pierwszym starcie w konkretnej kategorii i klasie. Przy kolejnych startach zawodnik będzie miał zapewnioną możliwość zakupu kolejnego kompletu za kwotę 50,- PLN.

4. Dodatkowo, organizator może zdecydować o umieszczeniu jego logo w miejscu jak na rysunku powyżej, o wielkości zamykającej się w kwadracie 8x8 cm. Obowiązek dostarczenia logo organizatora do umieszczenia na blendzie spoczywa na organizatorze.

5. Zawodnik może umieścić na blendzie przedniej szyby logo macierzystego klubu w miejscu przewidzianym (jak na rysunku powyżej). Logo być w oryginalnych proporcjach, całkowicie mieścić się na czarnym polu blendy mieć maksymalny wymiar 8x8 cm.

Zał. 4b.

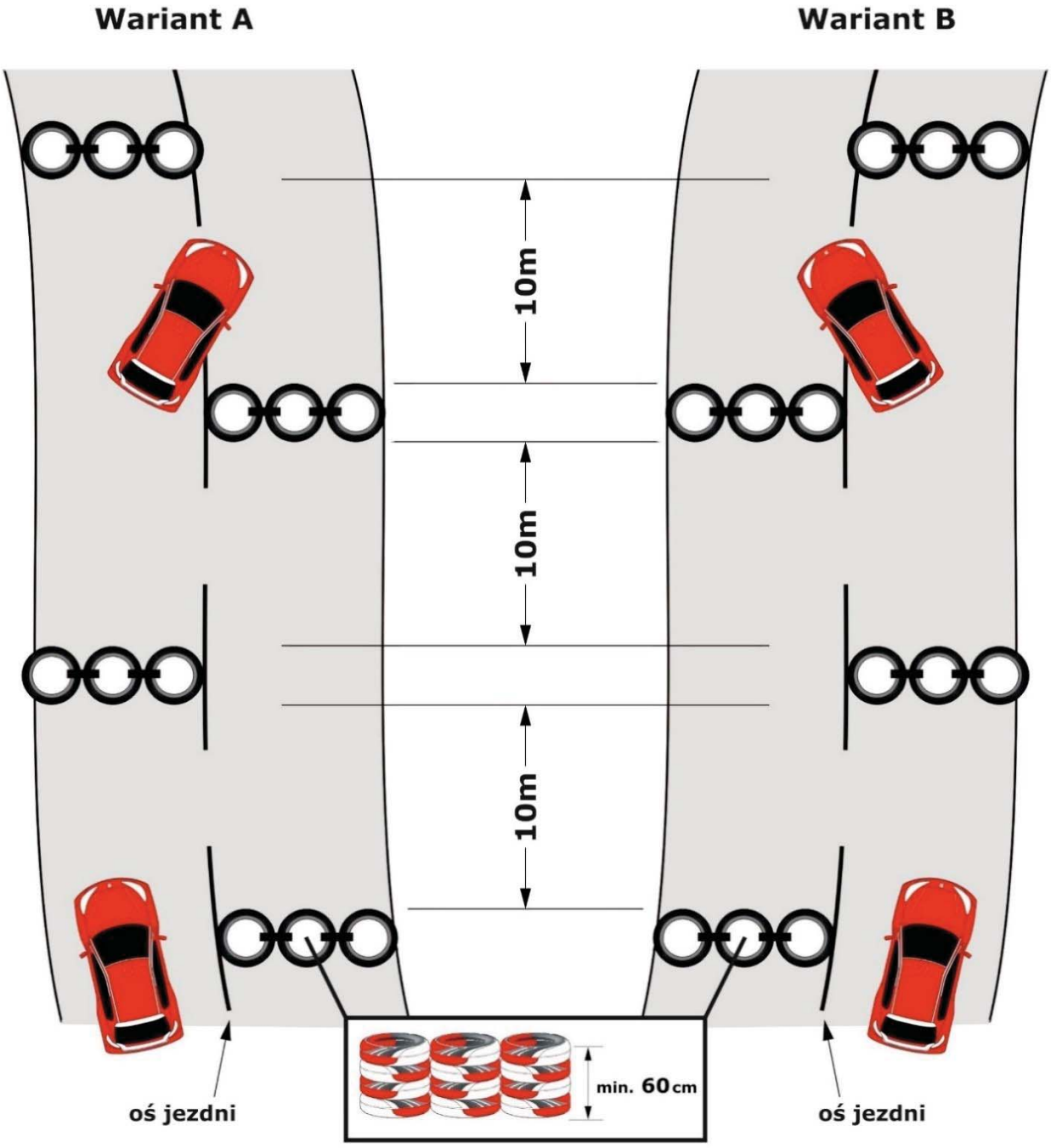
Barwy historyczne w HRSMP

Celem wymogu barw historycznych w HRSMP jest zachowanie historycznego wizerunku samochodów rajdowych startujących w cyklu. Jednocześnie należy wziąć pod uwagę, że startych zawodników samochodami historycznymi są współfinansowane przez ich współczesnych sponsorów. By, z jednej strony umożliwić takie współfinansowanie, a z drugiej zachować historyczny wizerunek samochodów startujących w HRSMP przyjęto poniższe wytyczne uznawania barw, za spełniające wymogi regulaminu HRSMP, w tym zakresie:

1. Układ graficzny malowania nadwozia musi być w oryginalnym kształcie, wielkości i kolorystyce z zachowaniem logo oryginalnego sponsora/sponsorów - o ile ich reklama nie jest zakazana. W przypadku samochodów w innym kolorze niż oryginał dopuszcza się zastosowanie kolorystyki nieoryginalnej, lecz zharmonizowanej z nadwoziem.
2. Samochody z historią startów zawodników prywatnych („private entry") z nadwoziem w kolorze / kolorach fabrycznych bez specjalnego historycznego układu malowania / oklejenia są traktowane jako samochody w barwach historycznych, z zastrzeżeniem art. 5 niniejszego załącznika. Można też użyć historycznych barw wyścigowych danego modelu.
3. W związku z ustawowym zakazem reklamy niektórych wyrobów oraz nazw i logotypów firm zakazane oryginalne logotypy i nazwy mogą być zastąpione tekstem / grafiką w takim samym rozmiarze, kolorystyce i generalnym kształcie jednak w sposób pozbawiający ich cech reklamy zakazanej.
4. Wymagane jest zachowanie oryginalnego układu rozmieszczenia, wielkości i kolorystyki naklejek. Połowa oryginalnych naklejek może być zastąpiona treściami współczesnych sponsorów pod warunkiem zachowania oryginalnej lokalizacji, wielkości oraz kolorystyki.
5. W pozostałym zakresie reklama współczesnych sponsorów jest ograniczona do powierzchni $2m^2$ na całym samochodzie.
6. Za barwy historyczne mogą być uznane tylko takie układy graficzne, które są zbliżone graficzną charakterystyką pierwowzoru i pochodzą z okresu startów samochodu, ale nie późniejszego niż określony dla danej kategorii HRSMP. W przypadku:
   - samochodów niehomologowanych oznacza okres zgodny z datą produkcji.
   - samochodów kategorii HISTORIC OPEN obowiązuje okres wynikający z Kategorii 1-5 odpowiadający dacie homologacji.
7. Dla oryginalnych samochodów rajdowych z historią startów w rajdach do Mistrzostw Kraju, ERC lub WRC uznaje się barwy w których startowały one w tych cyklach w okresie.
8. Na zawodniku spoczywa obowiązek zgromadzenia i przedstawienia przekonywującej dokumentacji potwierdzającej spełnienie powyższych warunków uznania barw za historyczne.
9. Barwy historyczne są zatwierdzane w ramach procedury wydawania HTP FIA lub NHTP PZM. W przypadku procedury wydawania HTP FIA, obowiązują przepisy Zał. K odnośnie barw historycznych.
10. Przepisy przejściowe:
    - Dopuszcza się stosowanie barw historycznych zatwierdzonych w NHTP PZM wydanych do 31.12.2022 r. przez okres ważności danego NHTP PZM.
    - Dla NHTP PZM wydanych od 01.01.2023 r. do 31.12.2023 r. barwy historyczne będą zweryfikowane ponownie przed sezonem 2024.

Zał. 5

Schemat szykany



- Każdy element (przęsło) szykany musi być zbudowany z ustawionych obok siebie trwałych elementów (balotów ze słomy lub słupków opon połączonych ze sobą w sposób trwały).
- Wysokość tak ustawionego przęsła szykany powinna wynosić minimum 60 cm.
- Wszystkie elementy szykany muszą być w kolorze łatwo odróżniającym się od otoczenia (jaskrawy kolor, taśma ostrzegawcza).
- Wjazd w szykanę może zaczynać się zarówno ze strony lewej, jak i prawej.
- Szykana składa się standardowo z czterech elementów (przęseł). Dopuszcza się zbudowanie szykany z trzech/dwóch elementów (przęseł).

Zał. 6

Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych

1. WSTĘP

Termin kamera odnosi się do wszystkich elementów urządzenia np.: obiektyw, wspornik, uchwyt, urządzenie nagrywające, baterie. Zastosowanie kamer i / lub video-rejestratorów musi być każdorazowo zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM.

2. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH ZAMKNIĘTYCH

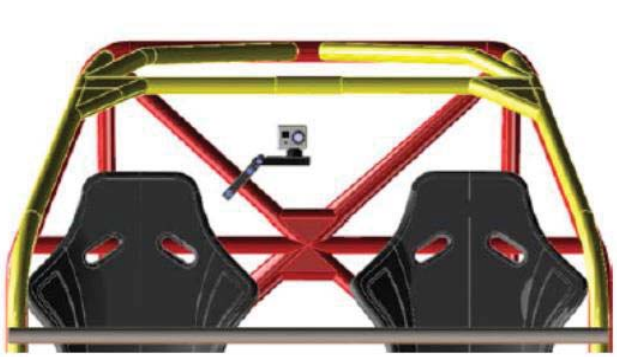
2.1. Kamery wewnętrzne

2.1.1. Kamery posiadające wspornik muszą być zamontowane przy zachowaniu następujących zasad:

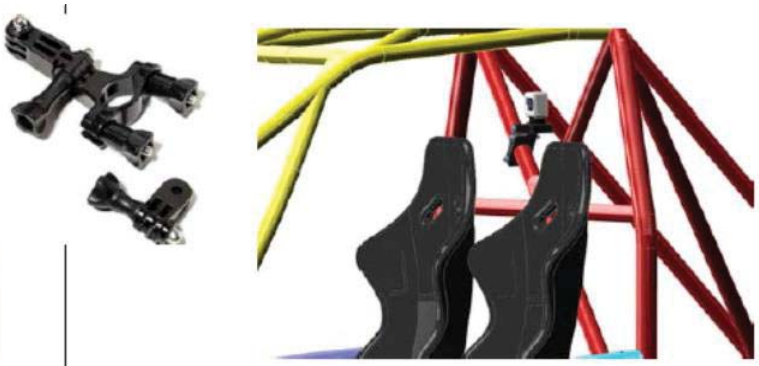
- w strefie za oparciami foteli,
- do elementu klatki bezpieczeństwa np. przy użyciu skręcanych obejm (rys. 1 i 2),
- do metalowej konstrukcji nadwozia np. przy użyciu przykręconych uchwytów.

2.1.2. Kamery typu "Cravon" mogą być mocowane na elemencie klatki bezpieczeństwa z przodu lub w obszarze odpowiadającym powierzchni deski rozdzielczej (rys. 3 i 4).

2.1.3. Skrzynka rejestrująca (z bateriami) musi być zamocowana do podłogi za jednym z siedzeń – zasada montażu identyczna jak w przypadku mocowania akumulatora w kabinie (Zał. J art. 255, art. 5.8.3).

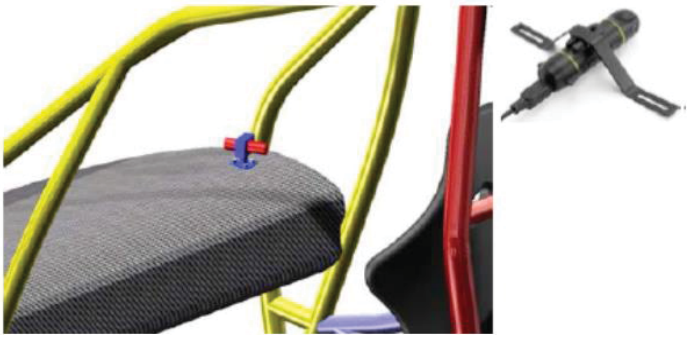


Rys. 1



Rys. 2

Rys. 3



Rys. 4

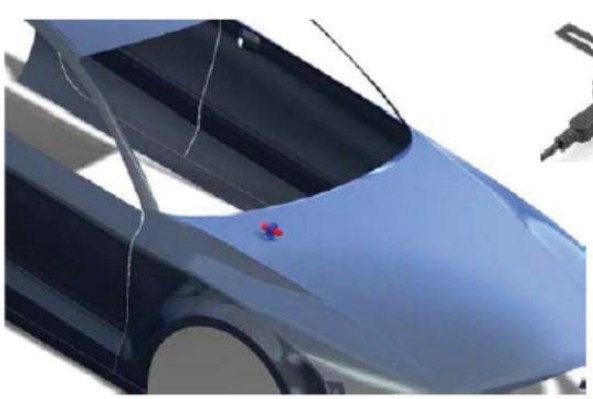
2.2. Kamery zewnętrzne

2.2.1. Kamery muszą być zamontowane wewnątrz obrysu nadwozia (widok z góry – rys. 5 i 6).

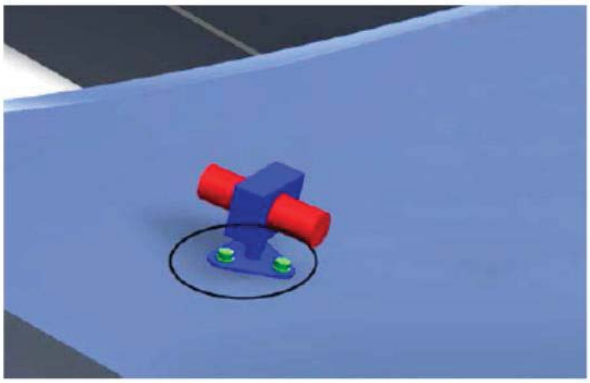
2.2.2. Jeżeli kamera posiada wspornik to jego wysokość nie może przekraczać 40 mm. Do mocowania kamery ze wspornikiem o wysokości 40 mm musi być zastosowane rozwiązanie jak pokazano na rys. 6, tj.:

- połączenie z nadwoziem przy użyciu minimum 2 śrub M5 z nakrętkami,
- wkładki ze sklejki o minimalnej grubości 3 mm i powierzchni 120 cm^2 zamontowanej od wewnętrznej strony nadwozia (materiał nadwozia znajduje się pomiędzy sklejką i podporą kamery),
- solidne mechanicznie połączenie kamery ze wspornikiem.

2.2.3. Jeżeli stosuje się oddzielny element rejestrujący lub baterie to części te muszą być zamontowane wg zasad podanych w pkt 2.1.



Rys. 5



Rys. 6

3. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH OTWARTYCH (jedno- lub dwumiejscowych)

Wspornik kamery musi być zamocowana mechanicznie do pałąka klatki bezpieczeństwa (rys. 7 i 8):

- jeżeli w tylnej przestrzeni to za zagłówkiem/głową kierowcy. Miejsce dowolne pod warunkiem, że w żadnym przypadku kamera nie wejdzie w kontakt z ciałem kierowcy,
- jeżeli w przestrzeni przed głową kierowcy to pod warunkiem zachowania odległości minimum 400 mm od głowy kierowcy.

Rys. 7

Rys. 8

4. ROZWIĄZANIA ZABRONIONE

Zabrania się montażu kamer lub wsporników przy użyciu taśm, rzepów lub urządzeń przyssanych. Przykłady rozwiązań zabronionych pokazano na rys 9 i 10.

Rys. 9

Rys. 10

Zał. 7

Klasyfikacja samochodów polskich i ich prototypów

1. Dla samochodów produkcji polskiej obowiązują następujące homologacje:
1.1. Polski Fiat (FSM/FSO) 126p:

HOMOLOGACJA			POJEMNOŚĆ	MARKA	MODEL
DATA	NUMER	GRUPA			
1976-01-01	5616	1	594	Polski Fiat	126 P
1979-04-01	5752	1	652	FSM	126 P 650
1979-04-01	5752	A	652	FSM	126 P 650
1984-01-01	5188	A	652	FSM	Polski Fiat 126 P - 650 E
1988-04-01	5359	A	704	FSO	Polski Fiat 126 Bis

1.2. Polski Fiat (FSO) 125p:

HOMOLOGACJA			POJEMNOŚĆ	MARKA	MODEL
DATA	NUMER	GRUPA			
1968-07-01	5246	1	1294	Polski Fiat	125 P (1300)
1970-07-01	5361	1	1481	Polski Fiat	125 P / 1500
1974-03-01	5556	1	1295	Polski Fiat	125 P / 1300
1974-03-01	5557	1	1481	Polski Fiat	125P / 1500
1983-05-01	5142	A/N	1598	FSO	125 p
1984-03-01	5206	A	1295	FSO	1300 - 125 P
1984-03-01	5205	A/N	1481	FSO	1500 - 125 P

1.2.1. Samochody Polski Fiat 125p w wersji „Monte Carlo" (z silnikiem 1.6) uznaje się za homologowane przez PZM wg wymogów Zał. J z roku 1974 dla Grupy 2. Podstawą jest udokumentowany historycznie start modelem 1.6 Monte Carlo w 1974 roku załóg A. Jaroszewicz / I. Jaroszewicz, M. Stawowiak /J. Czyżyk, K. Komornicki / J. Różański, J. Bachtin / M. Kujawińska oraz R. Mucha / J. Żyszkowski w grupie 2 w 12 Rajdzie Polskiego Fiata, 24 Rajdzie Wisły, 34 Rajdzie Polski, 7 Rajdzie Kormoran. Za wykładnik homologacji uznaje się homologację nr 5557 dla grupy A z modyfikacjami dozwolonymi przez Zał. J z roku 1974 dla grupy 2. Samochód ten będzie klasyfikowany w HRSMP w Kategorii 2 (klasa C1).

1.2.2. Samochody Polski Fiat 125p z silnikiem 1.8 („Akropolis") uznaje się za homologowane przez PZM wg wymogów Zał. J z roku 1974 dla Grupy 2. Podstawą są udokumentowane historycznie starty w 11 Rajdzie Polskiego Fiata (1973) załóg A. Jaroszewicz / B. Drągowski oraz R. Mucha / J. Żyszkowski w Grupie 5 prototypem tego modelu oraz pierwszy start tego modelu w Grupie II podczas 24 Rajdu Wisły w 1974 r. (załoga A. Jaroszewicz / K. Wojdyła). Za wykładnik homologacji uznaje się dokumentację techniczną OBR FSO, historyczną dokumentację fotograficzną dla wersji Akropolis oraz - w zakresie silnika - homologację nr 5481 Fiata 132 S (1756 cc), którego silnik montowany był w tym modelu. Za datę homologacji uznaje się 1.01.1974. Samochód ten będzie klasyfikowany w HRSMP w Kategorii 2 (klasa C1).

1.2.3. Samochód Fiat 125p GTJ we wszystkich wersjach silnikowych uznawany jest jako prototyp powstały w OBR FSO i na podstawie art. 4.1 niniejszego regulaminu oraz art. 4 załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu, samochód ten dopuszczony jest do startów w HRSMP. Uznaje się ten samochód jako homologowany prototyp z datą homologacji 1.01.1975. Za wykładnik homologacji uznaje się dokumentację techniczną OBR FSO, wiarygodne relacje pracowników OBR FSO, którzy uczestniczyli w pracach projektowo badawczych nad tym modelem oraz zawodników, którzy startowali tym modelem. W zakresie silników za wykładnik homologacji uznaje się homologacje silników użytych do

budowy tego prototypu: dla silnika 1.8 – homologację nr 635 wydaną dla samochodu Fiat Abarth 124 Rally z dnia 1.01.1974; dla silnika 2.0 - homologację nr 5841 (Grupa 1) samochodu Fiat 132 S (rozszerzenie homologacji 4/3E z dnia 1.01.1978 dotyczące silnika 2.0 i następne). Samochód ten będzie klasyfikowany w HRSMP w zależności od pojemności: 1,8 – kategoria 2 (klasa C1); 2.0 – kategoria 3 (klasa D1).

1.2.4. Samochód Polski Fiat 125p z silnikiem 2.0 uznawany jest jako prototyp powstały w OBR FSO i na podstawie art. 4.1 niniejszego regulaminu oraz art. 4 załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu samochód ten dopuszczony jest do startów w HRSMP. Uznaje się ten samochód jako homologowany prototyp z datą homologacji 8.04.1978 tj. datą pierwszego udokumentowanego startu takim samochodem załogi A. Jaroszewicz / R. Żyszkowski (Rajd Rzeszowski 8-9 kwietnia 1978). Za wykładnik homologacji uznaje się dokumentację techniczną OBR FSO historyczną dokumentację fotograficzną, wiarygodne relacje pracowników OBR FSO, którzy uczestniczyli w pracach projektowo badawczych na tym modelem, zawodników którzy startowali tym modelem, oraz inne źródła wymienione w art. 4 załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu. W zakresie silnika za wykładnik homologacji uznaje się homologacja nr 5841 (Grupa 1) dla samochodu Fiat 132 S (rozszerzenie homologacji 4/3E z dnia 1.01.1978 dotyczące silnika 2.0 i następne), którego silnik był użyty w tym prototypie. Samochód ten będzie klasyfikowany w HRSMP w kategorii 3 (klasa D1).

1.3. Polonez:

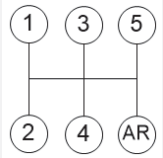
HOMOLOGACJA			POJEMNOŚĆ	MARKA	MODEL
DATA	NUMER	GRUPA			
1979-01-01	656	4	1481	FSO	Polonez 125 PN
1979-01-01	657	4	1995	FSO	Polonez
1980-04-01	5790	A	1481	FSO	Polonez 125 PN
1980-04-01	1704	2	1995	FSO	Polonez 2000
1983-05-01	5141	A/N	1598	FSO	125 PN
1984-03-01	5204	A	1481	FSO	Polonez 1500 - 125 PN
1984-04-01	5215	A	1598	FSO	125 PN C
1984-04-01	261	B	1995	FSO	Polonez 2000 C

1.4. Zasady uznawania homologacji opisane powyżej stosuje się analogicznie do samochodów produkcji KDL. Podstawą każdorazowo będzie, przedłożona przez zawodnika, przekonywująca dokumentacja historyczna.

Zał. 8

Wykaz zatwierdzonych do użycia w HRSMP podzespołów/części alternatywnych

1.1. Obowiązują podzespoły/części alternatywne zawarte w aktualnym Załączniku VII do Zał. K oraz następujące:

<table>
<tr><td>BMW 318is</td><td>A-5401
N-5401</td><td>1. dopuszcza się zastosowanie przekładni kierowniczej z następujących homologowanych modeli BMW E-36:
- 318iS (homologacja FIA A-5526),
- 320i (homologacja FIA A-5441),
- 325i (homologacja FIA A-5540).</td></tr>
<tr><td>Porsche 911 SC</td><td>B-207</td><td>1. dopuszcza się zmianę układu zasilania z układu wtryskowego na gaźniki, spełniające poniższe warunki:
– zasada działania Weber 46IDA3C,
– pochodzące z ogólnodostępnej sprzedaży,
– maksymalna średnica przepustnic 46 mm.
2. w przypadku zastosowania układu zasilania jak określono w pkt. 1, możliwe jest zastosowanie głowicy o nr. 930.104.329.2R stosowanej w innych wersjach Porsche 911 jak również oryginalnego, dedykowanego do niej układu zapłonowego.
3. dopuszcza się wymianę błotników przednich na wykonane z włókna szklanego, spełniające poniższe warunki:
– zachowana jest masa homologowanego błotnika,
– zachowany jest kształt homologowanego błotnika.</td></tr>
<tr><td>Subaru Legacy Sedan 2.0 4WD Turbo, BC</td><td>A-5399</td><td>1. dopuszcza się zastosowanie obudowy skrzyni typ TY-856, ilość biegów i ich przełożenia muszą być zgodne z homologacją.</td></tr>
<tr><td>VAZ
2101,
21011,
21011/2106,
2103,
2105,
21074,
Lada VFTS</td><td>A-5431
A-5655
2-1680
A-5540
A-5174
A-5381
B-222</td><td>1. ze względów bezpieczeństwa w samochodach VAZ Lada opartych o model 2101 zaleca się stosowanie zwrotnic i piast kół przednich produkcji VolgaAvtoProm (czopy seryjne z modelu Lada Samara oraz dwurzędowe łożyska). Dla modeli innych producentów opartych o konstrukcje zwrotnic i piast przedniego zawieszenia z Fiata Berlina 1300 (homologacja FIA 1067/T z roku 1961) dopuszcza się stosowanie wzmocnionych zwrotnic i piast kół przednich i dwurzędowych łożysk.
2. dopuszcza się zastosowanie skrzyni biegów stosowanych w następujących modelach samochodów VAZ: 2104, 21043, 2105, 21051, 21053, 21054, 21065, 21074 oraz 2121 (homologacja FIA T-1039). Specyfikacja techniczna skrzyni biegów określona jest poniżej:
<table>
<tr><th></th><th>Przełożenie</th><th>Ilość zębów</th><th>Synchronizacja</th></tr>
<tr><td>1</td><td>3,667</td><td>33/14</td><td>TAK</td></tr>
<tr><td>2</td><td>2,100</td><td>27/20</td><td>TAK</td></tr>
<tr><td>3</td><td>1,361</td><td>21/24</td><td>TAK</td></tr>
<tr><td>4</td><td>1,000</td><td>-</td><td>TAK</td></tr>
<tr><td>5</td><td>0,819</td><td>20/38</td><td>TAK</td></tr>
<tr><td>AR/R</td><td>3,526</td><td>34/15</td><td>NIE</td></tr>
<tr><td>Stałe</td><td>1,555</td><td>28/18</td><td>NIE</td></tr>
</table>
Schemat zmiany biegów:
 
</td></tr>
</table>

1.2. Powyższe podzespoły/części alternatywne, o ile nie znajdują się w Załączniku VII do Zał. K, podlegają obligatoryjnemu wpisowi do NHTP PZM. Brak takiego wpisu przed startem stanowi, że dokonana w samochodzie modyfikacja zgodna z art. 4. niniejszego Regulaminu Technicznego jest nieważna i stanowi naruszenie regulaminu technicznego HRSMP.

ZAPOWIEDŹ ZMIAN W PRZEPISACH OD SEZONU 2025

4.3. W HRSMP obowiązują następujące kryteria podziału samochodów na klasy:

KLASA	SAMOCHODY		WYMAGANIA
A1	do 31.12.1961	– wyprodukowane pomiędzy 01.01.1931 a 31.12.1957 oraz homologowane pomiędzy 01.01.1958 a 31.12.1969 (okresy FIA D, E, F i G1)	Zał. K lub Regulamin Techniczny HRSMP (Zał. 3 do niniejszego regulaminu)
A2	po 31.12.1961		
B1	powyżej 2000 cm^3	– homologowane w Grupach 1, 2, 3 i 4 pomiędzy 01.01.1970 a 31.12.1975 (okresy FIA G2, H1)	
B2	do 2000 cm^3	– homologowane w Grupach 1, 2, 3 lub 4 pomiędzy 01.01.1976 a 31.12.1981 (okresy FIA H2, I) – homologowane w Grupach A, B i N pomiędzy 01.01.1982 a 31.12.1990 (okresy FIA J1, J2)	
C1	powyżej 2000 cm^3	– homologowane w Grupach A, Kit-car, WRC i N pomiędzy 01.01.1991 a 31.12.2000	Zał. 3a do regulaminu RSMP
C2	do 2000 cm^3		

4.3.1. W HRSMP prowadzone są dodatkowe klasyfikacje w klasach HISTORIC OPEN:

KLASA	SAMOCHODY	WYMAGANIA
HISTORIC OPEN +2000	– homologowane do 31.12.1999 w Grupach 1, 2, 3, 4, A, Kit-car, WRC, B lub N, które nie spełniają wymogów historycznej zgodności technicznej dla samochodów kategorii 1-5. – niehomologowane, wprowadzone do sprzedaży od 01.01.1991 do 31.12.1999.	1. Pojemność przeliczeniowa silnika powyżej 2000 cm^3. 2. Dla samochodów homologowanych: – do 31.12.1990 – art. 3 Regulaminu Technicznego HRSMP (Zał. 3 do niniejszego regulaminu). – od 01.01.1991 do 31.12.1999 - Zał. 3c lub 3d do regulaminu RSMP. 3. Dla samochodów niehomologowanych: – od 01.01.1991 do 31.12.1999 - Zał. 3d do regulaminu RSMP.
HISTORIC OPEN -2000		1. Pojemność przeliczeniowa silnika do 2000 cm^3. 2. Dla samochodów homologowanych: – do 31.12.1990 – art. 3 Regulaminu Technicznego HRSMP (Zał. 3 do niniejszego regulaminu). – od 01.01.1991 do 31.12.1999 - Zał. 3c lub 3d do regulaminu RSMP. 3. Dla samochodów niehomologowanych: – od 01.01.1991 do 31.12.1999 - Zał. 3d do regulaminu RSMP.

REGULAMIN
RAJDÓW OKRĘGOWYCH

2024

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

SPIS TREŚCI:

1. Ustalenia ogólne 3
2. Charakter zawodów 3
3. Wpisowe 3
4. Dopuszczone samochody – podział na grupy i klasy oraz warunki techniczne 3
5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia 5
6. Regulamin uzupełniający 5
7. Władze rajdu 6
8. Zgłoszenia 6
9. Ubezpieczenia 6
10. Ruch drogowy 6
11. Zapoznanie z trasą rajdu 7
12. Przebieg rajdu – postanowienia ogólne 7
13. Serwisowanie 8
14. Badanie Kontrolne 1 (BK 1) 8
15. Park zamknięty 8
16. Protesty – odwołania 8
17. Klasyfikacje i nagrody w Rajdach Okręgowych 9
18. Klasyfikacje roczne (przy rozegraniu cyklu) 9
19. Inne postanowienia 9

W – Warianty okręgowe i przepisy dodatkowe

W1 – MINI Rajd Okręgowy (MINI RO)
W2 – Rally Sprint

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- Załącznik nr 1a – Regulamin techniczny samochodów Grupy RO OPEN
- Załącznik nr 1b – Regulamin techniczny samochodów Grupy MINI RO OPEN 2WD
- Załącznik nr 2 – Harmonogram wprowadzania zmian wyposażenia bezpieczeństwa samochodów w RO
- Załącznik nr 3 – Rozmieszczenie reklamy organizatora
- Załącznik nr 4 – Schemat szykany
- Załącznik nr 5 - Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych
- Załącznik nr 6 – Oświadczenie organizatora

1. Ustalenia ogólne

1.1. Rajdy Okręgowe (RO) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).
1.2. Nadzór nad przebiegiem RO sprawują Okręgowe Komisje Sportu Samochodowego PZM (OKSS), pod kontrolą Głównej Komisji Sportu Samochodowego PZM (GKSS).
1.3. Rajdy RO organizowane są przez Automobilkluby i Kluby sfederowane w PZM i rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (MKS) wraz z załącznikami,
- Regulamin Sportowy Rajdów Regionalnych FIA (Regulamin Sportowy) wraz z załącznikami,
- Regulamin Ramowy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski (RSMP),
- Regulamin Ramowy Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski (HRSMP),
- niniejszy Regulamin Ramowy RO,
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
- Ustawa „Prawo o ruchu drogowym",
- inne przepisy.

1.4. W RO muszą być spełnione wszelkie wymogi bezpieczeństwa dotyczące organizatorów rund RSMP.

2. Charakter zawodów

2.1. RO są rajdami dla kierowców i drugich kierowców (pilotów) posiadających licencję stopnia „ITC-R", ITD-R" lub „ND-R".
2.2. Całkowita łączna długość odcinków specjalnych w rajdzie RO może wynosić maksymalnie 60 km, a minimalna ilość OS w rajdzie RO nie może być mniejsza niż 5.
Dopuszcza się możliwość zorganizowania rajdu RO w formule „Mini RO", która szczegółowo została opisana w wariancie W1 niniejszego regulaminu. Zezwala się na przeprowadzenie w ramach jednej imprezy rajdu RO i Mini RO, jednakże każdy z nich musi opierać się o osobne, zatwierdzone przez właściwą OKSS, regulaminy uzupełniające, które muszą być zgodne z postanowieniami regulaminu RO.
Pomiar czasu na OS będzie się odbywał z dokładnością do 0,1 s.
Pozostałe wymagania dotyczące trasy wg art. 3.2, 3.3, 3.5, 3.6 oraz 3.9. regulaminu ramowego RSMP (reg. RSMP). Niezależnie od rodzaju nawierzchni, trasy poszczególnych OS mogą być przejeżdżane podczas rajdu RO nie więcej, niż 3 razy w każdym z kierunków.
2.3. Wymagania dla organizatorów rajdów RO są określone w Regulaminie Sportowym (plan zabezpieczenia, książka drogowa, karta drogowa, parki serwisowe). W czasie rajdu RO zaleca się organizację Centrum Kierowania Rajdem (CKR).
2.4. RO są rajdami jednoetapowymi z maksymalnym czasem trwania 2 dni. Zabroniona jest organizacja, przez tego samego organizatora, w czasie jednego weekendu dwóch rund RO.
2.5. Odcinek Super Specjalny
2.5.1. Dopuszcza się przeprowadzenie odcinka Super Specjalnego mającego na celu promocję rajdu. Jeżeli Odcinek Super Specjalny będzie zorganizowany wieczorem w przeddzień rajdu, to będzie zaliczony do Sekcji 1 rajdu. Po zakończeniu takiego odcinka obowiązuje nocny park zamknięty.
2.5.2. Przebieg, kolejność startu i wszelkie inne procedury dotyczące Odcinka Super Specjalnego muszą być dokładnie opisane w regulaminie uzupełniającym rajdu.
2.6. Power Stage – organizator cyklu rajdów RO ma prawo w regulaminie ramowym cyklu określić zasady punktowania, w tym również czy ostatni OS będzie traktowany jako Power Stage.

3. Wpisowe

3.1. Maksymalna wysokość wpisowego w pojedynczym rajdzie RO nie jest określona, jednakże organizator całorocznego cyklu rajdów RO musi określić wysokość wpisowego na poszczególne rajdy zaliczane do cyklu w momencie publikacji regulaminu ramowego cyklu.
3.2. Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej pokrywającej OC zawodnika wobec osób trzecich.

4. Dopuszczone samochody - podział na grupy i klasy oraz warunki techniczne

4.1. Do rajdów dopuszczone będą niżej wymienione samochody odpowiadające postanowieniom Załącznika J do MKS FIA (zwanego dalej Zał. J):

- samochody Grupy Rally2 zgodne z art. 261, Zał. J 2024,
- samochody Grupy Rally2 Kit (VR4K) zgodne z art. 260E, Zał. J 2024,
- samochody Grupy NR4 zgodne z art. 254, Zał. J 2019,
- samochody S2000-Rally zgodne z art. 254A, Zał. J 2013,
- samochody RGT zgodne z art. 256, Zał. J 2019 lub 2024,
- samochody Grupy Rally3 zgodne z art. 260, Zał. J 2024, homologowane od 01/01/2021,
- samochody Grupy Rally4 zgodne z art. 260, Zał. J 2024, homologowane od 01/01/2019,
- samochody Grupy R2 zgodne z art. 260, Zał. J 2018, homologowane przed 31/12/2018,
- samochody Grupy R3 zgodne z art. 260, Zał. J 2019, homologowane przed 31/12/2019,

- samochody Grupy R3T zgodne z art. 260D, Zał. J 2019, homologowane przed 31/12/2019,
- samochody Grupy A o pojemności skokowej silnika do 2000 cm^3 zgodne z art. 255, Zał. J 2019,
- samochody Grupy Rally5 zgodne z art. 260, Zał. J 2024, homologowane od 01/01/2019,
- samochody Grupy Rally5-Kit zgodne z art. 260B, Zał. J 2024, homologowane od 01/01/2024,
- samochody Grupy R1 zgodne z art. 260, Zał. J 2018, homologowane przed 31/12/2018,

4.2. Do rajdów dopuszczone będą również niżej wymienione samochody narodowe (National) odpowiadające postanowieniom regulaminów PZM:

- samochody Grupy HR zgodne z Regulaminem Ramowym RSMP,
- samochody RallyN zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy RN,
- samochody Grupy RO OPEN zgodne z zał. nr 1a do niniejszego regulaminu,
- samochody Grupy MINI RO OPEN 2WD zgodne z zał. nr 1b do niniejszego regulaminu (wyłącznie w MINI RO),
- samochody zgodne z Regulaminem Ramowym HRSMP.

4.3. Warunki techniczne:

- Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 253 Zał. J lub przepisy danej grupy/klasy w zakresie obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa, z wyjątkami określonymi niniejszym regulaminem.
- Ważne badanie techniczne uznaje się za dowód, że samochód spełnia wszystkie wymogi Ustawy „Prawo o ruchu drogowym", w tym przepisy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska i jest dopuszczony do ruchu drogowego na terytorium RP.
- Tablice rejestracyjne – tablice rejestracyjne muszą mieć oryginalne wymiary i muszą być zamontowane w widocznym miejscu z przodu i z tyłu pojazdu.
- Katalizator - każdy samochód, w którym oryginalny katalizator został wymontowany, musi być wyposażony w seryjny lub homologowany katalizator, który nie może być modyfikowany. Dopuszcza się katalizatory handlowe, które posiadają znak CE (oceny zgodności). Katalizator nie może być modyfikowany.
- Poziom hałasu - we wszystkich samochodach dopuszczalny poziom hałasu, mierzony zgodnie z procedurą FIA, pomiędzy 2500 i 3500 obr/min, nie może przekroczyć 98 dB(A).
- Folie przyciemniane i posrebrzane - dopuszcza się stosowanie foli przyciemnianej na szybach zgodnie z art. 253.11.1.1 Zał. J. Folia przyciemniana, na szybach przednich drzwi, musi być dopuszczona do ruchu drogowego (przepuszczalność światła co najmniej 70%). W RO zabronione jest stosowanie folii posrebrzanych.
- Zbiorniki paliwa - samochody Grupy Rally2/2-Kit/3/4/5 (art. 261/260E/260 Zał. J 2024), R1/R2/R3/R3T (art. 260/260D Zał. J 2019), RGT (art. 256 Zał. J 2019 lub 2024) oraz S2000-Rally (art. 254A Zał. J 2019) i RO OPEN 4WD (dla samochodów innych niż Mitsubishi Lancer i Subaru Impreza) muszą być wyposażone w bezpieczne zbiorniki paliwa zgodne z art. 253-14, Zał. J. Dla pozostałych samochodów zezwala się na używanie seryjnych zbiorników paliwa w oparciu o przepisy techniczne Zał. J z roku 2016.
- Gaśnice i systemy gaśnicze – zgodne z art. 253.7 Zał. J. Z wyjątkiem samochodów Grupy RO OPEN 4WD i OPEN 2WD powyżej 2000 cm^3, dopuszcza się, jako minimum, wyposażenie samochodu tylko w dwie gaśnice ręczne zgodne z art. 253-7.3 Zał. J. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system „anti-torpedo").
- Pasy bezpieczeństwa (lista techniczna FIA nr 24 lub 57) – zgodne z art. 253-6 Zał. J. Dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa z przekroczoną datą ważności do użycia o 5 lat (maksymalnie 10 lat od daty produkcji), w tym zgodnych z normą FIA 8853/98 (lista techniczna FIA nr 24).
- Fotele (lista techniczna FIA nr 12, 40 lub 91) - zgodne z art. 253-16 Zał. J. Dopuszcza się stosowanie foteli zgodnych z normą FIA 8855-1999 z przekroczoną datą ważności do użycia o 5 lat (maksymalnie 10 lat od daty produkcji).
- Dla samochodów Grupy Rally2/2-Kit/3/4/5 (art. 260/260E/260 Zał. J 2024), R1/R2/R3/R3T (art. 260/260D Zał. J 2019), RGT (art. 256 Zał. J 2019 lub 2024), S2000-Rally (art. 254A Zał. J 2019) oraz NR4 (art. 254 Zał. J 2019), obowiązuje wyposażenie bezpieczeństwa zgodne z art. 253 Zał. J, bez w/w odstępstw. Jedynym odstępstwem od wyposażenia bezpieczeństwa zgodnego z art. 253 Zał. J, które może być zastosowane w samochodach Grupy R1/R2 (art. 260 Zał. J 2018), R3 (art. 260 Zał. J 2019), R3T (art. 260D Zał. J 2019) jest możliwość użycia, do końca sezonu 2024, jako minimum systemu gaśniczego z listy technicznej FIA nr 16.

4.3.1. Książka Samochodu Sportowego (KSS):

- KSS PZM w formacie A5 jest obowiązkowa. Uwaga! W związku z wdrażaniem nowych przepisów dotyczących samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych wymienionych w Oddziale 7 art. 65 (art. 65o-art. 65q) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym, które wejdą w życia z dniem 01.06.2024 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1720) zmianie wprowadzony nowy rodzaj Książki Samochodu Sportowego (KSS) PZM dla wszystkich konkurencji sportu samochodowego. Do czasu wprowadzenia nowego dokumentu:
  - zachowują ważność dotychczas wydane KSS PZM,
  - do odwołania, zamiast KSS PZM, będzie uznawane również wydane przez Delegata Technicznego PZM zaświadczenie potwierdzające, że KSS dla danego samochodu został zatwierdzony.

  Szczegóły dotyczące wymiany KSS PZM na nowego rodzaju KSS PZM zostaną opublikowane w marcu 2024 roku.
- Pozytywny wynik Sezonowego Badania Kontrolnego (SBK) PZM będzie konieczny, aby uzyskać Książkę

Samochodu Sportowego (KSS) PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe, spełniającą definicję książki samochodu sportowego wydanej przez właściwy polski związek sportowy o której mowa w art. 38 ust.1 pkt 4e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym oraz potwierdzającą wpis do rejestru prowadzonego przez właściwy polski związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie zgodnie z art. 65o ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym. Wyłącznie KSS PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe będzie uprawniać do przystąpienia do badania co do zgodności z warunkami technicznymi określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym.

- KSS innego ASN zostanie uznana wyłącznie w przypadku, gdy samochód jest zarejestrowany w tym samym kraju, którego ASN wydał dany KSS.

4.3.2. Sezonowe Badanie Kontrolne (SBK) PZM:

- Od 01.06.2024 roku Sezonowe Badanie Kontrolne (SBK) PZM nie będzie uprawniało do uczestnictwa w rajdzie bez konieczności udziału samochodu w Badaniu Kontrolnym przed rajdem (BK1). Wszystkie samochody będą musiały zostać obligatoryjnie przedstawione na BK1.
- Od sezonu 2025 pozytywny wynik Sezonowego Badanie Kontrolnego (SBK) PZM będzie konieczny, aby przedłużyć ważność KSS PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe na dany rok.
- Szczegóły tej procedury opisane są w Regulaminie Sezonowego Badania Kontrolnego PZM.
- Przepisy przejściowe dotyczące Sezonowego Badania Kontrolnego PZM, obowiązujące do 01.06.2024 roku:
  - kontrola masy, plomb i wyposażenia samochodu oraz bezpieczeństwa osobistego załogi odbędzie się w dniu startu do rajdu, w miejscu i czasie podanym przez organizatora w regulaminie uzupełniającym rajdu;
  - niezgodność samochodu podczas ww. kontroli z regulaminem RO, kartą SBK PZM lub kartą KWBO skutkuje natychmiastowym wstrzymaniem startu załogi i nałożeniem kary przez ZSS, aż do dyskwalifikacji włącznie.
- Organizacja i uznawanie innych Sezonowych Badań Kontrolnych niż określonych w Regulaminie Sezonowego Badania Kontrolnego PZM są zabronione.

Każdy samochód, który będzie niezgodny z powyższymi przepisami nie zostanie dopuszczony do startu w rajdzie.

4.3.3. Harmonogram określający planowane na kolejne sezony zmiany wyposażenia bezpieczeństwa samochodów znajduje się w zał. nr 2 do niniejszego regulaminu.

4.4. Opony

Na rajdach RO dopuszcza się używanie dowolnych opon. Organizator całorocznego cyklu rajdów RO może zmienić postanowienia niniejszego art. dotyczące opon, jednakże regulamin ramowy cyklu musi zawierać te informacje. Dodatkowo zasady te będą miały zastosowanie w czasie trwania wszystkich rajdów cyklu w sezonie.

W przypadku rajdu asfaltowego organizator, zgodnie z art. 44.4 Regulaminu Sportowego, pomiędzy PKC, a Startem do OS może zorganizować tzw. „strefę grzania opon" o długości minimum 500 m.

4.5. Podział na klasy – samochody, dopuszczone do RO zgodnie z art. 4.1 i 4.2 niniejszego regulaminu, mogą zostać podzielone na klasy wg uznania organizatora rajdu/cyklu, co zostanie opisane w regulaminie uzupełniającym rajdu / regulaminie ramowym cyklu.

4.6. Organizator rajdu/cyklu, który przewiduje utworzenie w czasie zawodów klasyfikacji dla samochodów RallyN musi spełnić wymogi organizacyjne odnośnie sędziowania technicznego określone przez Zespół Roboczy GKSS ds. Samochodów Grupy RN.

5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia

5.1. Do udziału w rajdzie, jako kierowca i drugi kierowca (pilot) dopuszczona będzie każda osoba, która posiada ważną licencję odpowiedniego stopnia zgodnie z art. 2.1 niniejszego regulaminu.

5.2. Obydwaj członkowie załogi muszą posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii), ważne badania lekarskie i psychologiczne. Członkowie załogi, którzy ulegli wypadkowi podczas rajdu i udzielona została im pomoc medyczna (konieczność wypełnienia przez naczelnego lekarza zawodów karty wypadkowej, dostępnej na stronie www.pzm.pl), chcąc uczestniczyć w kolejnym rajdzie muszą poddać się kontrolnemu badaniu lekarskiemu u lekarza medycyny sportowej. Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie niedopuszczeniem do startu w rajdzie.

5.3. Nazwiska kierowców wraz z flagami narodowymi muszą być umieszczone na samochodzie zgodnie z zał. nr 3 do niniejszego regulaminu.

5.4. Kolejność startu do rajdu będzie określona porządkiem nadanych przez organizatora numerów startowych. W wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach Zespół Sędziów Sportowych (ZSS) będzie mógł odstąpić od podanej przez organizatora kolejności.

6. Regulamin uzupełniający

6.1. Regulamin uzupełniający musi być przesłany do OKSS najpóźniej na 45 dni przed BK 1 rajdu. Po pozytywnym zaopiniowaniu przez OKSS, opublikowanie regulaminu musi nastąpić najpóźniej 21 dni przed rajdem. Zaleca się, aby zamknięcie listy zgłoszeń miało miejsce na 48 godz. przed terminem odbioru administracyjnego (OA). Organizator,

w celu prawidłowego zaplanowania logistyki rajdowej przez zgłoszone załogi, poinformuje w Regulaminie Uzupełniającym o lokalizacji (koordynaty GPS) wszystkich zaplanowanych elementów rajdu, tj.: Biura Rajdu, Ceremonii Startu i Mety Rajdu, Przegrupowania, Parku Serwisowego, Oddalonych Stref Tankowania, itp.

6.2. W przypadku organizacji rajdu RO na terenie innego okręgu, organizator zobligowany jest powiadomić właściwą terytorialnie OKSS o terminie rozgrywania rajdu, nie później niż 60 dni przed OA/BK1 i uzyskać jego zgodę. Przynajmniej jeden z sędziów ZSS będzie wyznaczony przez OKSS, na którego terenie są rozgrywane zawody. Regulamin uzupełniający zatwierdzany jest wraz z nadaniem wizy ZO PZM przez OKSS właściwą dla organizatora.

6.3. Władze zawodów, kierownicy służb oraz sędziowie techniczni muszą być wymienieni w regulaminie uzupełniającym wraz z ich nr. licencji sędziego sportu samochodowego o wymaganej przez Regulamin Sędziów Sportu Samochodowego klasie i specjalności.

7. Władze rajdu

7.1. OKSS powoła na każdą rundę ZSS. Dwaj sędziowie ZSS, w tym Przewodniczący, muszą być członkami innego klubu niż organizator. Trzeci sędzia ZSS może być wyznaczony przez organizatora.

7.2. Na wszystkie rajdy kandydujące do RSMP, GKSS powoła Obserwatora PZM, który będzie nadzorować przebieg zawodów oraz będzie oceniać ich poziom organizacyjny.

7.3. Ustala się, że w w/w rajdach Przewodniczącym ZSS jest Obserwator PZM powołany przez GKSS.

8. Zgłoszenia

8.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. W rajdach okręgowych zgłoszenia mogą być realizowane tylko i wyłącznie poprzez serwis Inside PZM, co jest opisane w art. 8.1 regulaminu ramowego RSMP.

8.2. Dokumentem organizatora, który zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami zawodnika i kierowców. Dodatkowo podczas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów.

8.3. Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w rajdzie, zobowiązany jest przesłać do organizatora, przed rozpoczęciem OA, pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS o nałożenie kary na zawodnika.

8.4. Przystąpienie do zgłoszeń na rajd RO jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/kierowców zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją w/w rajdu/cyklu oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rajdu. Zawodnik/kierowcy mają prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w rajdzie RO/cyklu.

9. Ubezpieczenia

Według zasad zawartych w art. 9 regulaminu RSMP.

10. Ruch drogowy

10.1. Wszystkie załogi uczestniczące w rajdzie zobowiązane są przestrzegać przepisów ruchu drogowego (z wyjątkiem przejazdów sportowych po zamkniętych dla ruchu publicznego trasach OS). Organizator rajdu RO może podjąć decyzję o instalacji urządzeń GPS służących nadzorowaniu przepisów ruchu drogowego w czasie zapoznania z trasą rajdu, jak i w czasie samego rajdu. Szczegóły dotyczące zastosowanego systemy GPS będą opisane w Regulaminie Uzupełniającym rajdu.

10.1.1. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie zapoznania z trasą rajdu nakładane będą następujące kary:

- 50,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej w czasie zapoznania z trasą odcinków specjalnych i/lub odcinkiem testowym oraz na jakimkolwiek odcinku dojazdowym – kara nakładana przez Dyrektora zawodów.
- zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu za każde inne naruszenie przepisów niż przekroczenie prędkości.

10.1.2. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie trwania rajdu nakładane będą następujące kary:

- pierwsze wykroczenie
  - przekroczenie prędkości: kara 50,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej – kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
  - inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS,
- drugie wykroczenie
  - przekroczenie prędkości: kara 100,- PLN za każdy km/h przekroczenia dopuszczalnej przepisami prędkości maksymalnej – kara nakładana przez Dyrektora zawodów,
  - inne niż przekroczenie prędkości: kara według uznania ZSS
- trzecie wykroczenie — kara czasowa 5 minut nakładana przez Dyrektora zawodów,
- czwarte wykroczenie — dyskwalifikacja decyzją ZSS.

10.1.3. Nałożenie kar opisanych w art. 10.1.1. i 10.1.2. nie wyklucza nałożenia przez ZSS dodatkowych kar jeśli

sędziowie uznają to za niezbędne.

10.1.4. Kary pieniężne wymienione w art. 10.1.1 i 10.1.2 niniejszego regulaminu są nakładane niezależnie od kar administracyjnych (mandat, grzywna, itp.) nałożonych przez organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego i podlegają uiszczeniu w kasie organizatora rajdu, w terminie podanym w zawiadomieniu o nałożeniu kary. Powyższe nie wyklucza możliwości nałożenia, dalszych kar przez OKSS/GKSS.

10.2. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych (tablice rejestracyjne z czerwonymi znakami na żółtym tle) można poruszać się wyłącznie po:

- trasie rajdu zgodnie z Książką Drogową i opublikowanymi do niej komunikatami,
- trasach dojazdowych wskazanych w Przewodniku Rajdowym (jeżeli został opublikowany) i informacjach Dyrektora.

10.2.1. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych może kierować wyłącznie osoba posiadająca ważną licencję PZM w konkurencji rajdy samochodowe lub wydawaną przez PZM na dany rajd jednorazową licencję mechanika, która jest przypisana do konkretnego samochodu startującego w rajdzie.

11. Zapoznanie z trasą rajdu

11.1. Szczegółowe ustalenia odnośnie zapoznania z trasą rajdu organizator poda w regulaminie uzupełniającym. Materiały do zapoznania z trasą rajdu muszą zawierać proponowane przez organizatora drogi objazdowe, szczególnie w sytuacji, kiedy zapoznanie z trasą rajdu jest ograniczone w czasie. W celu skrócenia czasu zapoznania z trasą rajdu, organizator może umożliwić przejazd w kierunku przeciwnym, w stosunku do książki drogowej.

11.2. Wszystkie załogi zobowiązane są przestrzegać ustaleń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, a szczególnie przepisów ruchu drogowego. Za nieprzestrzeganie powyższych wymogów nakładane będą kary zgodnie z art. 10.1.1 niniejszego regulaminu.

11.3. Organizator ma prawo do nałożenia innych ograniczeń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, które muszą być szczegółowo opisane w regulaminie uzupełniającym. Pierwszy przypadek złamania ustaleń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, zawartych w regulaminie uzupełniającym, będzie karany kwotą do 1500,- PLN. Drugie takie wykroczenie spowoduje niedopuszczenie do rajdu.

11.4. Każdy organizator rajdu jest zobowiązany do kontrolowania sposobu zapoznawania się załóg z trasą rajdu w zakresie zgodności zarówno z przepisami ruchu drogowego, jak i innymi przepisami, a w szczególności art. 35 Regulaminu Sportowego oraz regulaminem uzupełniającym rajdu.

11.5. Podczas zapoznania z trasą rajdu dozwolone jest dwukrotne przejechanie trasy każdego OS z maksymalną prędkością dozwoloną przepisami ruchu drogowego, z uwzględnieniem proponowanej przez organizatora drogi dojazdowej. Organizator zobowiązany jest przygotować i udostępnić za pośrednictwem strony internetowej zawodów zapisy video z trasy wszystkich Odcinków Specjalnych rajdu. Materiały te muszą być dostępne nie później niż 3 dni przed dniem zapoznania z trasą.

11.6. Każdy członek zespołu (zawodnik, kierowca oraz ekipa wspierająca), który wykonuje zapoznanie z trasą OS (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), poza czasem wyznaczonym przez organizatora i bez jego pisemnej zgody, na wniosek Dyrektora zawodów i/lub każdej osoby oficjalnej, zostanie, po przeprowadzeniu dochodzenia, niedopuszczony do rajdu przez ZSS, a wpisowe nie zostanie zwrócone. Ponadto naruszenie tego przepisu może spowodować nałożenie przez GKSS, na wniosek Dyrektora zawodów, kary dodatkowej w postaci zawieszenia licencji.

12. Przebieg rajdu – postanowienia ogólne

12.1. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami Rozdziału III Załącznika L (Zał. L) do MKS FIA z wyjątkami określonymi niniejszym regulaminem.

12.1.1. W czasie poruszania się samochodu rajdowego po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji musi mieć na głowie zapięty kask ochronny (lista techniczna FIA nr 25). W sezonie 2024 dopuszcza się również stosowanie następujących kasków zgodnych z wygasłymi normami: BS6658-85 type A/FR (czerwona naklejka), Snell SA 2000, Snell SA 2005 oraz Snell SA 2010. Każdy członek załogi musi używać system bezpieczeństwa ograniczający ruch głowy do przodu FHR (lista techniczna FIA nr 29 lub 36) wraz z odpowiednim kaskiem (zgodnie z wymaganiami Rozdziału III Zał. L do MKS FIA).

12.1.2. Każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, rękawice (nie dotyczy drugich kierowców - pilotów), skarpety i buty - zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27) lub 8856-2018 (lista techniczna nr 74). Dopuszczone jest wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27), które nie posiada hologramu FIA na następujących zasadach:

- kombinezony są dopuszczone do użycia przez 20 lat od daty produkcji,
- długa bielizna, balaklawa, rękawice, buty są dopuszczone do użycia do 31.12.2028,
- skarpety są dopuszczone do użycia bezterminowo pod warunkiem, że przepisy FIA w tym zakresie nie ulegną zmianie.

12.1.3. Dla zawodników startujących samochodem Grupy Rally2/2-Kit/3/4/5 (art. 261/260E/260 Zał. J 2024), R1/R2/R3/R3T (art. 260/260D Zał. J 2019), RGT (art. 256 Zał. J 2019 lub 2024) oraz S2000-Rally (art. 254A Zał. J

2019) obowiązuje wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodne z art. 12.1, 12.1.1, 12.1.2. regulaminu RSMP.
12.1.4. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załóg będzie odbywała się podczas BK 1 (do 01.06.2024 r. nie dotyczy to zawodników, których samochód posiada Sezonowe Badanie Kontrolne (SBK) PZM) oraz w każdym momencie trwania zawodów. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z homologacją skutkuje nałożeniem przez ZSS kary do dyskwalifikacji włącznie.
12.2. W rajdach RO mają zastosowanie art. 12.2-10 regulaminu RSMP. Minimalna powierzchnia serwisowa w rajdzie RO wynosi 36 m^2 (najlepiej w układzie 6x6m).
12.3. W rajdach RO zasady ponownego startu po wycofaniu są analogiczne jak w art. 12.11 regulaminu ramowego RSMP z następującą różnicą:
Każdej załodze, która ponownie wystartuje po wycofaniu będzie nadana kara czasowa:
- za każdy nieukończony odcinek specjalny bądź super specjalny: 5 min.

13. Serwisowanie
Według zasad zawartych w art. 13.10 oraz 13.12-15 regulaminu RSMP.

14. Badanie Kontrolne 1 (BK 1)
14.1. BK1 będzie obejmowało sprawdzenie:
- marki i modelu samochodu,
- ogólnej zgodności samochodu z przepisami technicznymi FIA/PZM obowiązującymi dla grupy/klasy, w której jest on klasyfikowany,
- niezbędnego wyposażenia bezpieczeństwa samochodu oraz wyposażenia bezpieczeństwa osobistego określonego w przepisach technicznych FIA/PZM obowiązujących dla grupy/klasy, w której samochód jest klasyfikowany,

14.2. W czasie BK1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić następujące dokumenty:
- Kartę badania kontrolnego BK1,
- Kartę wyposażenia bezpieczeństwa osobistego (wydrukowaną oraz poprawnie i czytelnie wypełnioną),
- KSS PZM format A5, albo potwierdzenie wydania KSS, albo KSS innego ASN, zgodnie z art. 4.3.1. niniejszego regulaminu,
- Dowód rejestracyjny pojazdu,
- Homologację samochodu na drukach FIA lub uprawnionego ASN (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN klatki bezpieczeństwa (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN katalizatora (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat modyfikacji nadwozia (jeżeli dotyczy).

14.2.1. Do 01.06.2024 r. zawodnicy, których samochód posiada SBK PZM, przekazują kartę wyposażenia bezpieczeństwa osobistego podczas OA.
14.3. Obecność załóg w czasie BK 1 nie jest obowiązkowa, niemniej, muszą one być reprezentowane przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela. W czasie BK 1, wszystkie osoby znajdujące się w strefie badania muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania w tym obszarze.

15. Park zamknięty
Według zasad zawartych w art. 15 regulaminu RSMP. Zawodnicy uprawnieni do składania protestów technicznych, mogą złożyć pisemne oświadczenie o rezygnacji z prawa do składania tych protestów. Oświadczenie to jest ostateczne i nie może zostać odwołane, musi być ono złożone w formie pisemnej, nie później niż w czasie wjazdu do Parku Zamkniętego po mecie rajdu. W przypadku złożenia takiego oświadczenia przez wszystkich uprawnionych zawodników - o ile ZSS nie zdecyduje inaczej - Park Zamknięty zostanie otwarty po wjeździe do niego wszystkich samochodów jakie pozostały w rywalizacji w rajdzie. Wcześniejsze otwarcie Parku Zamkniętego nie będzie dotyczyło samochodów wyznaczonych do końcowego badania kontrolnego oraz samochodów, na które został złożony protest techniczny. Otwarcie Parku Zamkniętego dla tych samochodów wymaga zgody ZSS.

16. Protesty - odwołania
16.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS (art.13).
16.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie w biurze rajdu wraz z kaucją w wysokości 100% kwoty wpłaconego wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.
16.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu oraz kontroli rodzaju stosowanego paliwa, składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość będzie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego.
16.4. Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty poniesione w związku z jego rozpatrzeniem przewyższą wartość wpłaconego depozytu, różnica zostanie dopłacona przez protestującego. Natomiast gdy wartość wpłaconego depozytu przewyższy koszty związane z rozpatrzeniem protestu różnica zostanie zwrócona protestującemu.
16.5. W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na zawodnika, przeciwko któremu został on złożony.

16.6. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do OKSS wynosi 1500,- PLN. Odwołanie od decyzji OKSS do GKSS wynosi 3000,- PLN.
16.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do OKSS podczas rundy rozgrywanej jako Mini RO/Rally Sprint wynosi 1000,- PLN. Odwołanie od decyzji OKSS do GKSS wynosi 2000,- PLN.

17. Klasyfikacje i nagrody w Rajdach Okręgowych

17.1. W RO prowadzone będą klasyfikacje wg uznania organizatora, co zostanie uszczegółowione w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Sugeruje się prowadzenie następujących klasyfikacji:

- generalna,
- w klasach,
- klubowa.

17.2. Nagrody w RO zostaną szczegółowo opisane w regulaminie uzupełniającym zawodów.

18. Klasyfikacje roczne (przy rozegraniu cyklu)

18.1. Organizatorzy poszczególnych RO mogą prowadzić klasyfikacje roczne w ramach zawodów przeprowadzanych w swoim klubie, bądź imprez łączonych na poziomie poszczególnych klubów w jednej OKSS lub na podstawie porozumienia pomiędzy poszczególnymi OKSS - tak zwane „cykle".
18.2. Podstawą prowadzenia klasyfikacji rocznej cyklu jest zorganizowanie co najmniej 3 RO w cyklu.
18.3. We wszystkich klasyfikacjach rocznych zawodnikom i kierowcom punkty, będą zaliczone wg klucza opisanego w regulaminie ramowym cyklu.
18.4. Wszystkie przypadki ex aequo będą rozstrzygane wg zasad RSMP.

19. Inne postanowienia

19.1. Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wznoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.
19.2. Każdy Zawodnik/Kierowca/Sędzia/Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.
19.3. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem mają zastosowanie: MKS, Regulamin Sportowy oraz regulaminy ramowe RSMP/HRSMP wraz z załącznikami.
19.4. Dokumenty zdeponowane w biurze rajdu mogą być odbierane w godzinach pracy biura wskazanych w Regulaminie Uzupełniającym zawodów. Zwrot (odesłanie) nieodebranych dokumentów w innym terminie nastąpi po otrzymaniu przez organizatora przelewu na kwotę 100,- PLN.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS w dniu 27.02.2024 r.

W – WARIANTY OKRĘGOWE I PRZEPISY DODATKOWE

W1 – MINI Rajd Okręgowy (MINI RO)

1. Ustalenia ogólne
1.1. Mini RO jest własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).
1.2. Nadzór nad przebiegiem Mini RO sprawują Okręgowe Komisje Sportu Samochodowego PZM (OKSS), pod kontrolą Głównej Komisji Sportu Samochodowego PZM (GKSS).
1.3. Mini RO organizowane są przez Automobilkluby i Kluby sfederowane w PZM. Zawody te rozgrywane są w oparciu o Regulamin Ramowy RO oraz niniejszy regulamin W1. W kwestiach nieuregulowanych w niniejszym regulaminie W1 zastosowanie ma Regulamin Ramowy RO.
1.4. W Mini RO muszą być spełnione wszelkie wymogi bezpieczeństwa dotyczące organizatorów rund RSMP.

2. Charakter zawodów
2.1. Mini RO są rajdami jednoetapowymi z maksymalnym czasem trwania 2 dni. Dopuszcza się przeprowadzenie odcinka Super Specjalnego mającego na celu promocję rajdu. Jeżeli Odcinek Super Specjalny będzie zorganizowany wieczorem w przeddzień rajdu, to będzie zaliczony do Sekcji 1 rajdu. Po zakończeniu takiego odcinka obowiązuje nocny park zamknięty
2.2. Ogólne warunki dotyczące trasy i przebiegu Mini RO
2.2.1. Organizator musi zorganizować minimum 5 odcinków specjalnych OS, a każdy z nich musi być poprzedzony PKC. Całkowita łączna długość odcinków specjalnych OS nie może przekroczyć 30 km, a maksymalna długość odcinka specjalnego OS nie może przekroczyć 5 km. Wszystkie odcinki specjalne OS muszą być zakończone metą lotną. Start pierwszej załogi do OS będzie poprzedzony przejazdem przynajmniej następujących samochodów funkcyjnych organizatora: S1, 0.
2.2.2. Na starcie każdego odcinka specjalnego OS organizator zobowiązany jest do zapewnienia karetki z lekarzem i samochodu ratownictwa drogowego.
2.2.3. Po każdej sekcji rajdu Mini RO musi być zaplanowane przegrupowanie. Przynajmniej jeden raz w trakcie trwania zawodów zaleca się zaplanowanie serwisowania. Pozostałe wymagania dotyczące trasy wg art. 3.5, 3.6 oraz 3.9 Regulaminu Ramowego RSMP.

3. Wpisowe
Maksymalna wysokość wpisowego w pojedynczym Mini RO nie jest określona, jednakże organizator całorocznego cyklu Mini RO musi określić wysokość wpisowego na poszczególne rajdy zaliczane do cyklu w momencie publikacji regulaminu ramowego cyklu.

4. Dopuszczone samochody – podział na grupy i klasy
4.1. Obowiązują zapisy art. 4 Regulaminu Ramowego RO ze zmianami odnośnie warunków technicznych dla MINI RO OPEN 2WD określonymi w Zał. 1b do Regulaminu Ramowego RO.

5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia
Załogę stanowi dwóch kierowców, którzy muszą posiadać ważną licencję stopnia „ITC-R", ITD-R" lub „ND-R"

12. Przebieg rajdu – postanowienia ogólne
12.1. Wyposażenie bezpieczeństwa
12.1.1. W przypadku wszystkich samochodów, oprócz grup:
- RO OPEN 2WD (o maksymalnej nominalnej pojemności skokowej dla silnika doładowanego wynoszącej 1176 cm^3, a dla silnika atmosferycznego 2000 cm^3),
- MINI RO OPEN 2WD,

wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami art. 12.1, 12.1.1-12.1.3 Regulaminu Ramowego RO.

12.1.2. W przypadku samochodów grup:
- RO OPEN 2WD (o maksymalnej nominalnej pojemności skokowej dla silnika doładowanego wynoszącej 1176 cm^3, a dla silnika atmosferycznego 2000 cm^3),
- MINI RO OPEN 2WD,

wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami art. 12.1, 12.1.1-12.1.3 Regulaminu Ramowego RO z obowiązującymi do końca sezonu 2025 wymaganiami minimalnymi określonymi poniżej:
- kaski ochronne dla załogi muszą posiadać homologację ECE, a przypadku stosowania systemu FHR kask musi być zgodny z normą FIA, która dopuszcza użycie tego systemu,
- system FHR jest zalecany,
- kombinezon – zgodny z listą techniczną FIA nr 27 lub 74. Dopuszczone jest używanie kombinezonów z wygasłą

homologacja FIA Standard 1986 oraz innych trudnopalnych jednoczęściowych kombinezonów (np. kombinezon mechanika),

- bielizna (długa), balaklawa, skarpety – są stanowczo zalecane. Dopuszczone jest używanie w/w wyposażenia osobistego, wykonanego z włókien naturalnych, z utraconą normą ISO 6940 oraz nieposiadających homologacji,
- buty i rękawice – są stanowczo zalecane (norma 8856-2000 lub 8856-2018). Stosowanie rękawic nie dotyczy pilotów. Dopuszczone jest używanie w/w wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940. Dopuszcza się używanie nieposiadających homologacji butów skórzanych.

W2 – RALLY SPRINT

1. Ustalenia ogólne
1.1. Rally Sprinty (RS) są własnością Polskiego Związku Motorowego (PZM).
1.2. Nadzór nad przebiegiem RS sprawują Okręgowe Komisje Sportu Samochodowego PZM (OKSS), pod kontrolą Głównej Komisji Sportu Samochodowego PZM (GKSS).
1.3. RS organizowane są przez Automobilkluby i Kluby sfederowane w PZM. Zawody te rozgrywane są w oparciu o przepisy RO oraz niniejszy regulamin W2.
1.4. W RS muszą być spełnione wszelkie wymogi bezpieczeństwa dotyczące organizatorów rund RSMP.

2. Charakter zawodów
2.1. RS są rajdami jednoetapowymi z maksymalnym czasem trwania 1 dzień i nie dłuższym niż 12 godzin od rozpoczęcia BK1 do ogłoszenia końcowej klasyfikacji oficjalnej RS. Zabroniona jest organizacja, przez tego samego organizatora, w czasie jednego weekendu dwóch zawodów RS.
2.2. RS są rajdami rozgrywanymi na trasie tylko jednego odcinka specjalnego, którego długość nie może przekroczyć 6 km. Trasa OS może być przejeżdżana nie więcej niż 6 razy, z czego maksymalnie 3 razy w jednym kierunku i musi posiadać jednolitą nawierzchnię.
2.3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu RS
2.3.1. Droga wykorzystywana jako OS będzie wyłączona z ruchu publicznego co najmniej na 60 minut przed czasem startu pierwszej załogi. Start pierwszej załogi do OS będzie poprzedzony przejazdem przynajmniej następujących samochodów funkcyjnych organizatora: S1, 00, 0.
2.3.2. Na starcie OS organizator zobowiązany jest do zapewnienia karetki z lekarzem i samochodu ratownictwa drogowego.
2.3.3. Po każdym z przejazdów OS musi być zaplanowane przegrupowanie. Przynajmniej jeden raz w trakcie trwania zawodów musi być zaplanowane serwisowanie. Zaleca się przeprowadzenie serwisowania w przerwie pomiędzy odwróceniem kierunku przejazdów OS. Pozostałe wymagania dotyczące trasy wg art. 3.5, 3.6 oraz 3.9 regulaminu ramowego RSMP.

3. Wpisowe
Maksymalna wysokość wpisowego w pojedynczym RS nie jest określona, jednakże organizator całorocznego cyklu RS musi określić wysokość wpisowego na poszczególne rajdy zaliczane do cyklu w momencie publikacji regulaminu ramowego cyklu.

4. Dopuszczone samochody – podział na grupy i klasy
Do RS będą dopuszczone samochody zgodne z zapisami regulaminu ramowego RSMP i RO. Organizator zawodów w regulaminie uzupełniającym dokona podziału na grupy i klasy wg własnego uznania.

5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia
Załogę stanowi dwóch kierowców, którzy muszą posiadać ważną licencję stopnia „ITC-R", ITD-R" lub „ND-R"

18. Klasyfikacje roczne
Poszczególne RS mogą być łączone w klasyfikacje roczne tzw. „cykle" jedynie w ramach kalendarza imprez pojedynczego klubu.

Zał. 1a

Regulamin techniczny samochodów Grupy RO OPEN

1. Wymogi techniczne samochodów Grupy RO OPEN są zgodne z Załącznikiem 3b (Grupa OPEN 4WD), 3c (Grupa Youngtimer 4WD) lub 3d (Grupa OPEN 2WD) Regulaminu Ramowego RSMP z następującymi zmianami:

2. Bezpieczeństwo
2.1. Klatki bezpieczeństwa dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona w roku 2024 i 2025, jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2020 uwzględniając rys. 253-35.

Zał. 1b

Regulamin techniczny samochodów Grupy MINI RO OPEN 2WD

1. Warunki techniczne samochodów Grupy MINI RO OPEN 2WD określone są w art. 4.3. Regulaminu Ramowego RO i w Załączniku 3d (Grupa OPEN 2WD) Regulaminu Ramowego RSMP z następującymi zmianami:

2. Bezpieczeństwo
2.1. Klatki bezpieczeństwa dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona w roku 2024 i 2025, jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2016. W przypadku samochodów niehomologowanych przez FIA lub PZM jako data określająca minimalną konfigurację klatki bezpieczeństwa zostanie przyjęta data wprowadzenia danego modelu samochodu do sprzedaży (obowiązek przedstawienia wszystkich wymaganych przez PZM informacji w tej sprawie spoczywa na zainteresowanym). Obowiązkowe jest zastosowanie otulin ochronnych klatki bezpieczeństwa zgodnych (jako minimum) z art. 8.3.5 art. 253 Zał. J na rok 2016.
2.2. Pojazdy ze względów bezpieczeństwa muszą również odpowiadać następującym przepisom:

- Pasy bezpieczeństwa (lista techniczna FIA nr 24 lub 57) – zgodne z art. 253-6 Zał. J. Do końca sezonu 2025 dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa z przekroczoną datą ważności do użycia, w tym zgodnych z normą FIA 8853/98 (lista techniczna FIA nr 24). Od sezonu 2026 dopuszczone będzie stosowanie pasów bezpieczeństwa z przekroczoną datą ważności do użycia o 10 lat (maksymalnie 15 lat od daty produkcji).
- Fotele (lista techniczna FIA nr 12, 40 lub 91) - zgodne z art. 253-16 Zał. J. Dopuszcza się stosowanie foteli zgodnych z normą FIA 8855-1999 z przekroczoną datą ważności do użycia. Do końca sezonu 2025 dopuszcza się stosowanie foteli z włókna szklanego pochodzących z ogólnodostępnej sprzedaży, które nie posiadają homologacji FIA. Od sezonu 2026 dopuszczone będzie stosowanie foteli zgodnych z normą FIA 8855-1999 z przekroczoną datą ważności do użycia o 10 lat (maksymalnie 15 lat od daty produkcji).

3. Wymogi techniczne
3.1. Silnik:

- Maksymalna nominalna pojemność skokowa dla silnika doładowanego wynosi 1176 cm^3, a dla silnika atmosferycznego 2000 cm^3. Maksymalna ilość cylindrów 6.

Zał. 2

Harmonogram wprowadzania zmian wyposażenia bezpieczeństwa samochodów w RO

1. Planowane jest wprowadzenie zmian dotyczących wyposażenie bezpieczeństwa zgodnie z poniższym harmonogramem:

	2024	2025
Zbiorniki paliwa Bezpieczne zbiorniki paliwa zgodne z art. 253-14 Zał. J	**Obowiązkowe wyłącznie dla:** S2000-Rally, R, Rally2/2-Kit/3/4/5, RGT, OPEN 4WD[1]	Analogicznie jak w 2024r.
Pasy bezpieczeństwa 8853/98[2] Lista techniczna FIA nr 24	**Obowiązkowe dla**[3]**:** Wszystkie samochody z wyjątkiem samochodów grupy MINI RO OPEN 2WD.	Analogicznie jak w 2024r.
Pasy bezpieczeństwa 8853-2016 Lista techniczna FIA nr 57	**Obowiązkowe wyłącznie dla:** NR4, S2000-Rally, R, Rally2/2-Kit/3/4/5, RGT	Analogicznie jak w 2024r.
Fotele 8855-1999[2] Lista techniczna FIA nr 12	**Obowiązkowe dla**[4]**:** Wszystkie samochody z wyjątkiem samochodów grupy MINI RO OPEN 2WD.	Analogicznie jak w 2024r.
Fotele 8862-2009 Lista techniczna FIA nr 40	**Obowiązkowe wyłącznie dla:** Rally2/2-Kit	Analogicznie jak w 2024r.
Fotele 8855-2021 Lista techniczna FIA nr 91	**Obowiązkowe wyłącznie dla:** R-GT i Rally3/4/5 homologowanych od 01.01.2022	Analogicznie jak w 2024r.
Systemy Gaśnicze Lista techniczna FIA nr 16	**Obowiązkowe wyłącznie dla:** NR4, R1/R2 (art. 260 Zał. J 2018), R3 (art. 260 Zał. J 2019), R3T (art. 260 Zał. J 2019), OPEN 4WD, OPEN 2WD powyżej 2000 cm^3	Analogicznie jak w 2024r.
Systemy Gaśnicze 8865-2015 Lista techniczna FIA nr 52	**Obowiązkowe wyłącznie dla:** S2000-Rally, R-GT, Rally2/2-Kit/3/4/5	Obowiązkowe wyłącznie dla: S2000-Rally, R-GT, Rally2/2-Kit/3/4/5, R1/R2 (art. 260 Zał. J 2018), R3 (art. 260 Zał. J 2019), R3T (art. 260 Zał. J 2019)

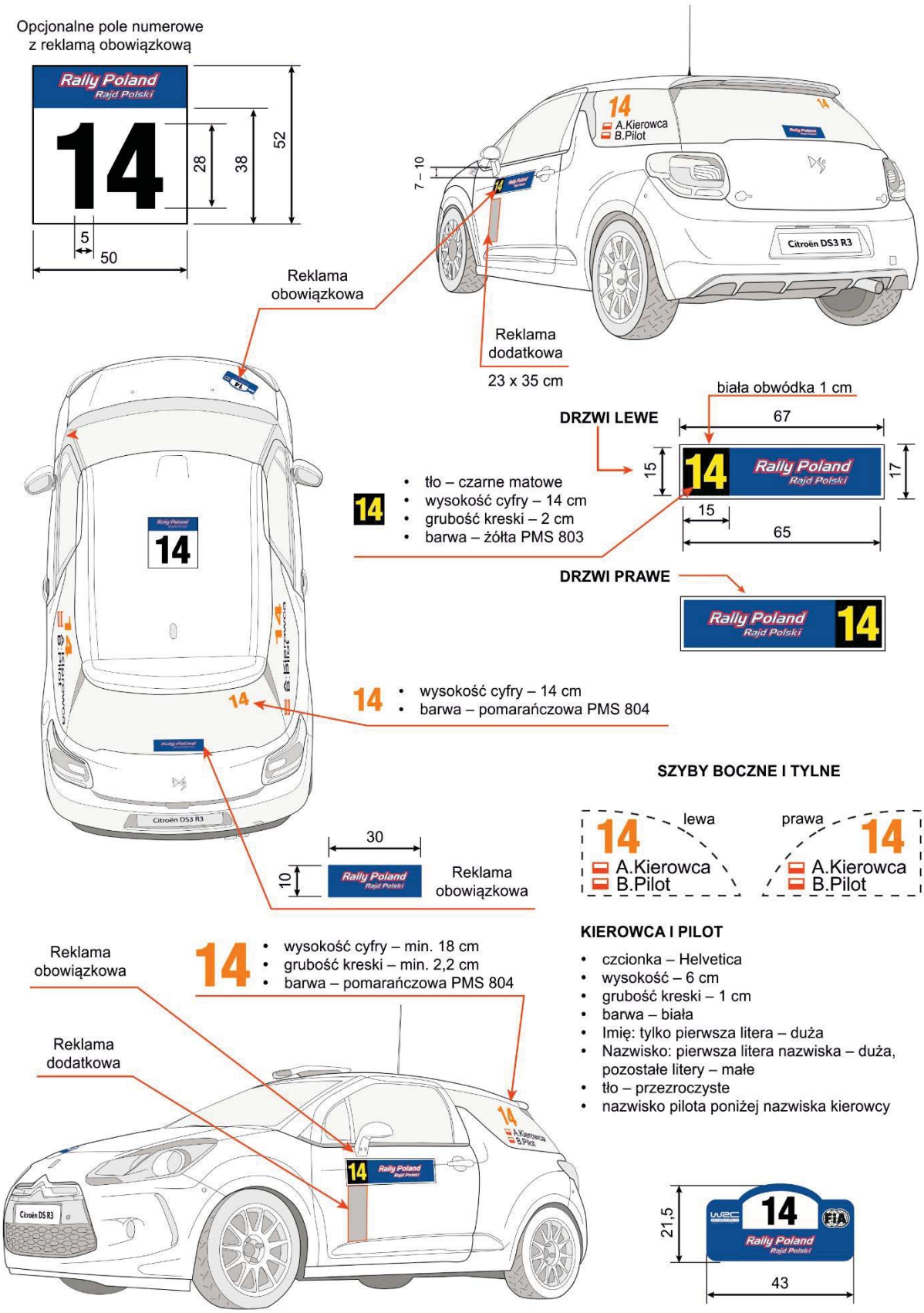
[1] Dotyczy wyłącznie samochodów z Grupy OPEN 4WD innych niż Mitsubishi Lancer i Subaru Impreza, np. samochodów z nadwoziem Ford Fiesta, Skoda Fabia, VW Polo, itp.

[2] Dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa i foteli z przekroczoną datą ważności do użycia o 5 lat (maksymalnie 10 lat od daty produkcji). W przypadku grupy MINI RO OPEN 2WD od sezonu 2026 dopuszczone będzie stosowanie pasów bezpieczeństwa i foteli z przekroczoną datą ważności do użycia o 10 lat (maksymalnie 15 lat od daty produkcji). Nie dotyczy samochodów Grupy NR4, R, Rally3/4/5, RGT.

[3] Nie dotyczy samochodów dla których obowiązkowa jest norma 8853-2016.

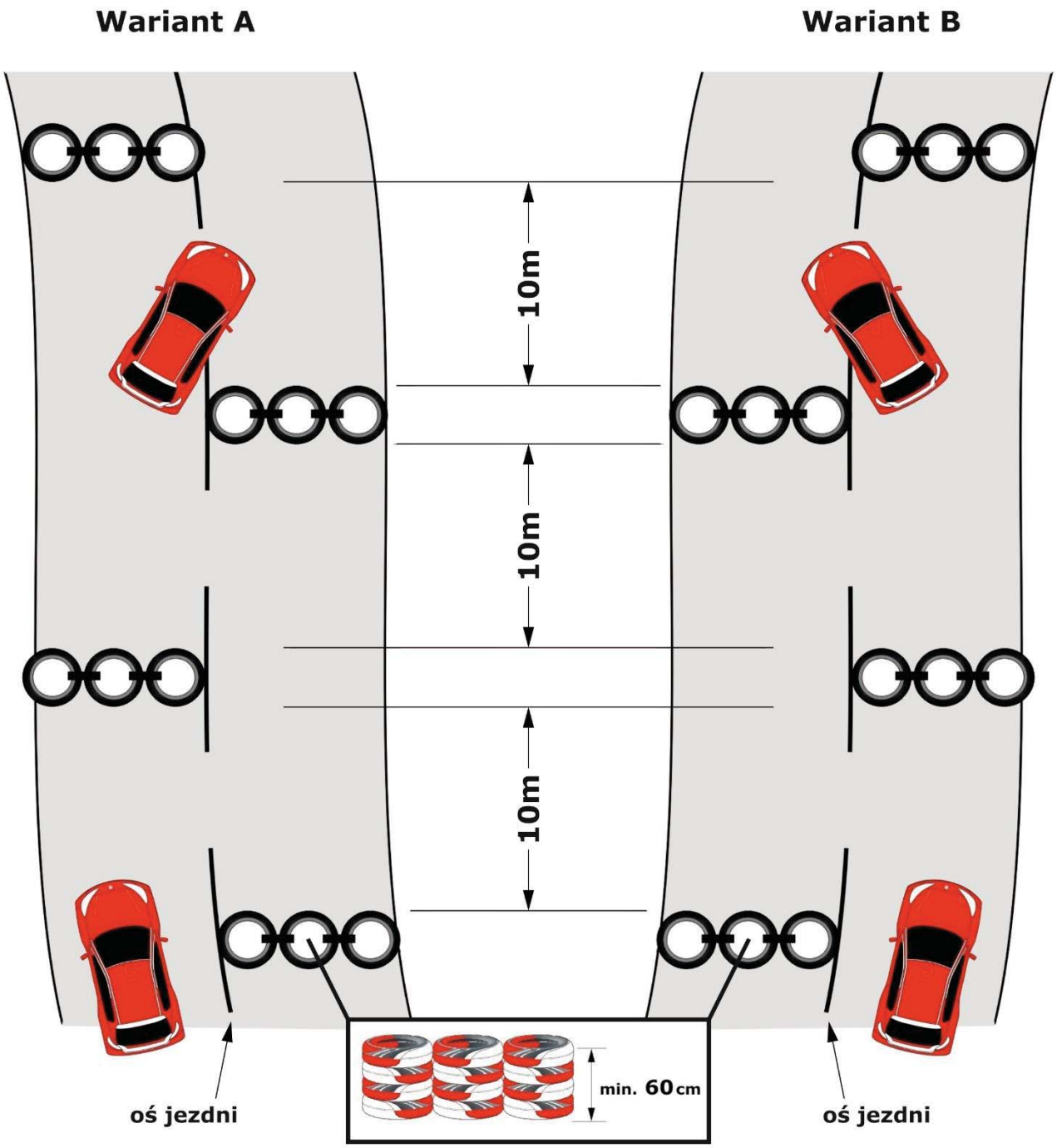
Zał. 3

Rozmieszczenie reklamy organizatora



Zał. 4

Schemat szykany



- Każdy element (przęsło) szykany musi być zbudowany z ustawionych obok siebie trwałych elementów (balotów ze słomy lub słupków opon połączonych ze sobą w sposób trwały).
- Wysokość tak ustawionego przęsła szykany powinna wynosić minimum 60 cm.
- Wszystkie elementy szykany muszą być w kolorze łatwo odróżniającym się od otoczenia (jaskrawy kolor, taśma ostrzegawcza).
- Wjazd w szykanę może zaczynać się zarówno ze strony lewej, jak i prawej.
- Szykana składa się standardowo z czterech elementów (przęseł). Dopuszcza się zbudowanie szykany z trzech/dwóch elementów (przęseł).

Zał. 5

Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych

1. WSTĘP

Termin kamera odnosi się do wszystkich elementów urządzenia np.: obiektyw, wspornik, uchwyt, urządzenie nagrywające, baterie. Zastosowanie kamer i / lub video-rejestratorów musi być każdorazowo zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM.

2. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH ZAMKNIĘTYCH

2.1. Kamery wewnętrzne

2.1.1. Kamery posiadające wspornik muszą być zamontowane przy zachowaniu następujących zasad:

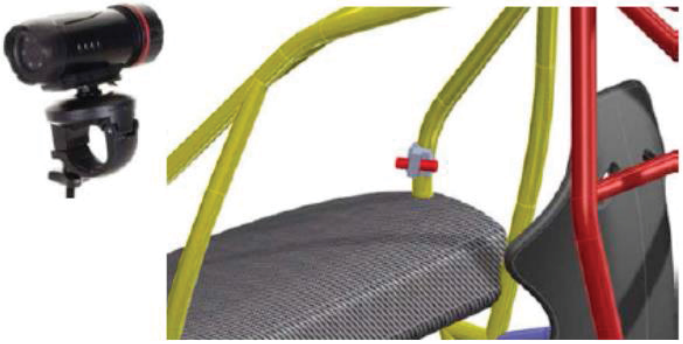
- w strefie za oparciami foteli,
- do elementu klatki bezpieczeństwa np. przy użyciu skręcanych obejm (rys. 1 i 2),
- do metalowej konstrukcji nadwozia np. przy użyciu przykręconych uchwytów.

2.1.2. Kamery typu "Cravon" mogą być mocowane na elemencie klatki bezpieczeństwa z przodu lub w obszarze odpowiadającym powierzchni deski rozdzielczej (rys. 3 i 4).

2.1.3. Skrzynka rejestrująca (z bateriami) musi być zamocowana do podłogi za jednym z siedzeń – zasada montażu identyczna jak w przypadku mocowania akumulatora w kabinie (Zał. J art. 255, art. 5.8.3).

Rys. 1

Rys. 2



Rys. 3

Rys. 4

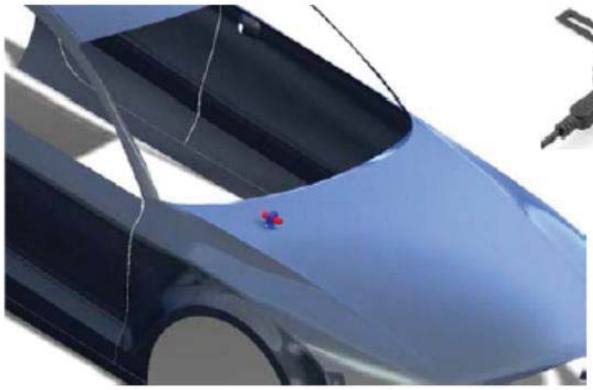
2.2. Kamery zewnętrzne

2.2.1. Kamery muszą być zamontowane wewnątrz obrysu nadwozia (widok z góry – rys. 5 i 6).

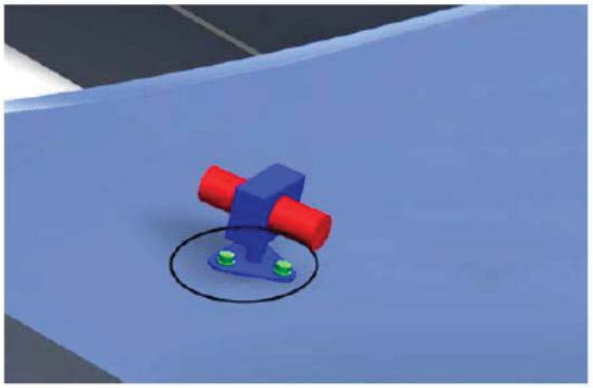
2.2.2. Jeżeli kamera posiada wspornik to jego wysokość nie może przekraczać 40 mm. Do mocowania kamery ze wspornikiem o wysokości 40 mm musi być zastosowane rozwiązanie jak pokazano na rys. 6, tj.:

- połączenie z nadwoziem przy użyciu minimum 2 śrub M5 z nakrętkami,
- wkładki ze sklejki o minimalnej grubości 3 mm i powierzchni 120 cm^2 zamontowanej od wewnętrznej strony nadwozia (materiał nadwozia znajduje się pomiędzy sklejką i podporą kamery),
- solidne mechanicznie połączenie kamery ze wspornikiem.

2.2.3. Jeżeli stosuje się oddzielny element rejestrujący lub baterie to części te muszą być zamontowane wg zasad podanych w pkt 2.1.



Rys. 5

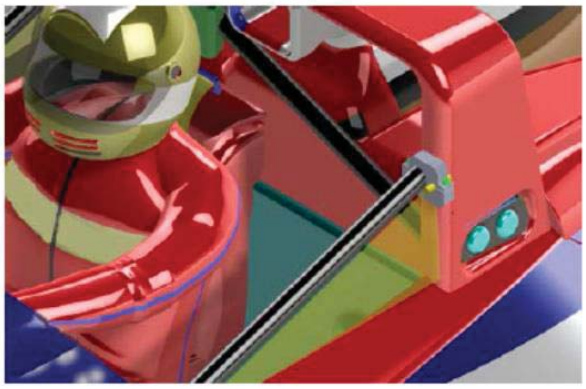


Rys. 6

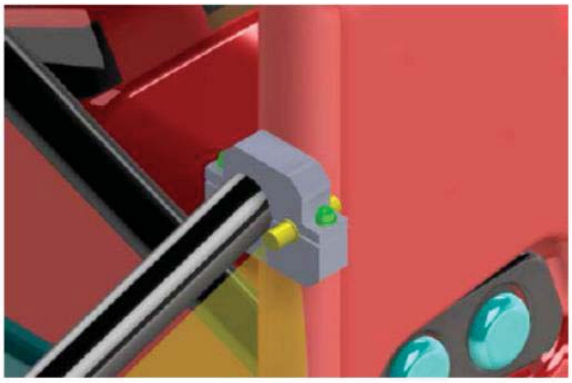
3. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH OTWARTYCH (jedno- lub dwumiejscowych)

Wspornik kamery musi być zamocowana mechanicznie do pałąka klatki bezpieczeństwa (rys. 7 i 8):

- jeżeli w tylnej przestrzeni to za zagłówkiem/głową kierowcy. Miejsce dowolne pod warunkiem, że w żadnym przypadku kamera nie wejdzie w kontakt z ciałem kierowcy,
- jeżeli w przestrzeni przed głową kierowcy to pod warunkiem zachowania odległości minimum 400 mm od głowy kierowcy.



Rys. 7



Rys. 8

4. ROZWIĄZANIA ZABRONIONE

Zabrania się montażu kamer lub wsporników przy użyciu taśm, rzepów lub urządzeń przyssanych. Przykłady rozwiązań zabronionych pokazano na rys 9 i 10.

Rys. 9

Rys. 10

REGULAMIN
AMATORSKICH IMPREZ SAMOCHODOWYCH

2024

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

WSTĘP

W roku 2024 będą obowiązywać dwa porządki prawne odnoszące się do samochodów, które mogą być wykorzystywane przez Uczestników do uczestnictwa w Amatorskich Imprezach Samochodowych.

Z dniem 1 czerwca 2024 roku wejdzie w życie ustawa z dnia 16 czerwca 2023 roku (Dz.U.2023.1720) zmieniająca ustawę z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o Ruchu Drogowym. Zmiana ta dotyczy wprowadzenia do porządku prawnego pojęcia „samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych", z użytkowaniem, którego wiążą się nowe prawa i obowiązki dla właścicieli/użytkowników. Z uwagi na rozpoczęcie obowiązywania wspomnianych przepisów w połowie sezonu amatorskich imprez samochodowych, Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM nie chce ograniczać prawa Uczestników do brania w nich udziału poprzez wprowadzenie wymagań, które nie będą miały jeszcze odzwierciedlenia w przepisach prawa powszechnie obowiązującego.

Zachęcamy do zapoznania się z przepisami dotyczącymi wprowadzonego pojęcia „samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych" i oceny swojej indywidualnej sytuacji, w świetle nowych przepisów oraz prezentowanego Regulaminu Amatorskich Imprez Samochodowych 2024.

Regulamin Amatorskich Imprez Samochodowych na rok 2025 jest już w opracowaniu, aby móc jak najszybciej przedstawić Państwu założenia sportu amatorskiego w sezonie 2025, podczas którego będzie już obowiązywać jeden porządek prawny.

W tym miejscu zachęcamy do zapoznania się z możliwościami rozpoczęcia rywalizacji sportowej podczas rajdów samochodowych w gronie licencjonowanych zawodników, co jest warunkiem koniecznym do poruszania się „samochodem osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych".

Niniejszy wstęp nie stanowi podstawy do interpretacji niniejszego regulaminu i nie jest jego integralną częścią. Nie jest on również poradą prawną.

SPIS TREŚCI:

1. Postanowienia ogólne 4
2. Podział Amatorskich Imprez Samochodowych 4
3. Warunki określające poszczególne Amatorskie Imprezy Samochodowe 4
4. Dodatkowe warunki organizacyjne Amatorskich Imprez Samochodowych 7
5. Władze Amatorskiej Imprezy Samochodowej 8
6. Zgłoszenia i ich forma 8
7. Obowiązki załogi/uczestników 8
8. Podział na klasy 9
9. BK1 i oznakowanie samochodów biorących udział w Amatorskiej Imprezie Samochodowej 9
10. Porządek i bezpieczeństwo w czasie Amatorskiej Imprezy Samochodowej 10
11. Ubezpieczenie 10
12. Kary 10
13. Odpowiedzialność organizatora 11
14. Dyscyplina podczas trwania Amatorskiej Imprezy Samochodowej 11
15. Klasyfikacja i nagrody 11
16. Protesty 11
17. Przepisy końcowe 11

W - WARIANTY I PRZEPISY DODATKOWE
W1 - AUTOSLALOM

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- Załącznik nr 1 - Wykaz kar regulaminowych
- Załącznik nr 2 - Harmonogram czasowy
- Załącznik nr 3 - Badanie kontrolne
- Załącznik nr 3a - Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego oraz pojazdów w Super KJS oraz wymienionych w regulaminie AIS niektórych wersji Super Sprintu i Autoslalomu
- Załącznik nr 3b - Schemat zamocowania pasów szelkowych do fotela seryjnego
- Załącznik nr 3c - Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych
- Załącznik nr 4 - Wzór regulaminu uzupełniającego*
- Załącznik nr 5 - Wzór zaświadczenia dla uczestników Super KJS*
- Załącznik nr 6 - Wzór protokołu odbioru administracyjnego*
- Załącznik nr 7 - Wzór karty Odbioru Administracyjnego i Badania Kontrolnego*
- Załącznik nr 8 - Wzór oświadczenia organizatora o zgodności przygotowanej dokumentacji imprezy z obowiązującymi przepisami *

**załączniki w formacie WORD dostępne są na stronie www.pzm.pl*

1. Postanowienia ogólne

1.1. Amatorskie Imprezy Samochodowe to imprezy samochodowe z próbami sprawnościowymi (PS), o charakterze otwartym, dla kierujących samochodem, którzy:

- nie posiadają żadnych licencji kierowcy sportu samochodowego,
- posiadają aktualną (wznowioną) licencję „N-Drift" lub licencję kartingową,
- posiadają nieaktualną dowolną licencję sportu samochodowego, która nie została również wznowiona w sezonie 2023

1.2. Posiadacz aktualnej (wznowionej) w roku ubiegłym lub w roku bieżącym licencji stopnia „ND-R", ITD-R", ITC-R", „NDJ-C", „ND-C", „ITD-C", „ITC-C", „ITB", „ITA", w czasie imprezy AIS, w której planuje wziąć udział, może zgłosić się jedynie do odrębnej klasyfikacji GOŚĆ. W przypadku stwierdzenia faktu zgłoszenia się i udziału w imprezie takiego kierowcy poza klasyfikacją GOŚĆ, organizator imprezy zobowiązany jest poinformować o tym fakcie właściwy dla imprezy Zarząd Okręgowy PZM.

1.3. Regulamin uzupełniający imprezy należy złożyć do zatwierdzenia (nadania wizy Zarządu Okręgowego PZM) przez Okręgową Komisję Sportu Samochodowego PZM (OKSS) nie później niż na 14 dni przed rozpoczęciem terminu zgłoszeń. W przypadku organizacji jakiejkolwiek próby sprawnościowej na wyłączonej z ruchu drodze publicznej, regulamin uzupełniający, składany do organów odpowiadających za wydanie zgody na wykorzystanie drogi w sposób szczególny, musi posiadać wizę PZM. W takim przypadku regulamin uzupełniający, wraz z oświadczeniem o zgodności przygotowanej dokumentacji imprezy z obowiązującymi przepisami, stanowiący załącznik nr 8 do niniejszego regulaminu, musi być złożony do OKSS nie później niż na 45 dni przed BK1.

1.4. W przypadku organizacji Amatorskiej Imprezy Samochodowej na terenie innego okręgu, organizator zobligowany jest powiadomić na piśmie właściwą terytorialnie OKSS o terminie rozgrywania imprezy, nie później niż 45 dni przed OA/BK1 i uzyskać jej zgodę. Przynajmniej Przewodniczący ZSS lub Sędzia Główny będzie wyznaczony przez OKSS, na którego terenie rozgrywane są zawody. Regulamin uzupełniający zatwierdzany jest wraz z nadaniem wizy ZO PZM przez OKSS właściwą dla organizatora.

1.5. Poszczególne Amatorskie Imprezy Samochodowe mogą być ujęte w cykl rozgrywek.

1.6. Organizator pojedynczej imprezy lub cyklu rozgrywek (klub lub Zarząd Okręgowy PZM) może określić warunki udziału licencjonowanych kierowców odbiegające od zasad opisanych w art. 1.1. (dopuszcza się jedynie zmiany wykluczające posiadaczy licencji opisanych w art. 1.1 z rywalizacji z amatorami).

2. Podział Amatorskich Imprez Samochodowych

2.1. Amatorskie Imprezy Samochodowe, składające się obowiązkowo z jazdy okrężnej w oparciu o książkę drogową, punktów kontroli czasu (PKC), prób sprawnościowych (PS), czyli stałych elementów rajdów samochodowych. Ich ukończenie daje prawo do ubiegania się o licencję kierowcy stopnia ND-R, bez konieczności uczestniczenia w obowiązkowym szkoleniu praktycznym. Wśród nich wyróżniamy:

2.1.1. Super Konkursową Jazdę Samochodem (Super KJS)

2.1.2. Konkursową Jazdę Samochodem (KJS)

2.2. Amatorskie Imprezy Samochodowe, w których organizacja trasy okrężnej i PKC nie jest wymagana. Ich ukończenie nie daje prawa do ubiegania się o licencję kierowcy stopnia ND-R, bez konieczności uczestniczenia w obowiązkowym szkoleniu praktycznym. Wszelkie spory dotyczące końcowego wyniku rozstrzygane są w czasie imprezy i nie podlegają odwołaniu do OKSS, a w dalszym kroku do GKSS (nie dotyczy to imprez, które stanowią rundy Mistrzostw Okręgu i w przypadku których dozwolone jest odwołanie jedynie do OKSS). Wśród nich wyróżniamy:

2.2.1. Super Sprint

2.2.2. Autoslalom

2.2.3. Wyścig równoległy

2.2.4. Imprezy klubowe

3. Warunki określające poszczególne Amatorskie Imprezy Samochodowe

3.1. Super KJS

3.1.1. Załoga składa się z dwóch pełnoletnich osób (ukończone 18 lat). Kierowca musi posiadać ważne uprawnienia do kierowania samochodem (prawo jazdy kategorii „B"). Warunkiem dopuszczenia do startu jest ukończenie przez kierowcę i pilota szkolenia z obowiązujących procedur bezpieczeństwa w rajdach samochodowych. Organizator Super KJS musi w programie imprezy zaplanować i przeprowadzić w/w szkolenie. Po odbytym szkoleniu uczestnik Super KJS otrzyma dokument (zał. nr 5 do niniejszego regulaminu) potwierdzający znajomość procedur bezpieczeństwa. Dokument ten zachowa ważność do końca danego sezonu.

3.1.2. W Super KJS połączonym z rajdem RO zawodnicy posiadający aktualne w roku bieżącym licencje stopnia „ND-R", „ITD-R" i „ITC-R" mogą uczestniczyć wyłącznie w rajdzie okręgowym.

3.1.3. Należy zaplanować jazdę okrężną po drogach publicznych, odbywającą się zgodnie z obowiązującymi przepisami o ruchu drogowym.

3.1.4. Przeciętne prędkości przejazdu, na poszczególnych odcinkach drogowych, nie mogą przekroczyć 45 km/h.

3.1.5. Organizator musi zorganizować minimum 6 PS, a każda próba musi być poprzedzona PKC. Całkowita łączna długość PS nie może przekroczyć 25 km, a maksymalna długość próby sprawnościowej w SKJS nie może przekroczyć 4,2 km. Wszystkie PS muszą być zakończone metą lotną. Odległość pomiędzy metą lotną, a metą

stop musi wynosić co najmniej 200 m. W przypadku organizacji próby sprawnościowej dłuższej niż 2 km organizator zobowiązany jest do wypełnienia wszystkich zapisów zawartych w art. 3.1.6.

3.1.6. Jeżeli próba jest organizowana na wyłączonej z ruchu drodze publicznej lub drodze prywatnej o charakterze odcinka specjalnego, wymagane jest jej zabezpieczenie zgodne z załącznikiem H do MKS FIA (Zał. H) - m.in. samochód ratownictwa drogowego, karetka z lekarzem. Organizator musi również spełnić wszelkie wymagania wynikające z art. 65 Ustawy „Prawo o ruchu drogowym". Jeżeli próba sprawnościowa organizowana jest na drodze publicznej musi zostać sporządzony przez organizatora plan bezpieczeństwa.

3.1.7. W czasie trwania SKJS należy zorganizować przegrupowanie i park serwisowy.

3.1.8. Do udziału w SKJS dopuszcza się samochody osobowe w rozumieniu Ustawy „Prawo o ruchu drogowym" lub ciężarowo-osobowe na bazie podwozia samochodu osobowego, ze sztywnym zamkniętym dachem, posiadające ważne dokumenty uprawniające do poruszania się po drogach publicznych RP i spełniające wymogi zał. nr 3 i 3a do niniejszego regulaminu. Opis wyposażenia bezpieczeństwa osobistego obowiązującego w Super KJS zawarty jest w zał. 3a do niniejszego regulaminu.

3.2. KJS

3.2.1. Załoga składa się z dwóch osób, gdzie kierowca jest pełnoletni (ukończone 18 lat) i posiada ważne uprawnienia do kierowania samochodem (prawo jazdy kategorii „B"). Zapis ten nie dotyczy posiadaczy aktualnej licencji kierowcy stopnia „NDJ-C", biorących udział w imprezie organizowanej na torze posiadającym aktualną licencję PZM, pod warunkiem zgody opiekunów prawnych. Pilot musi mieć ukończone 17 lat. W przypadku gdy pilot jest niepełnoletni musi przedstawić organizatorowi zgodę opiekunów prawnych na udział w KJS.

3.2.2. Należy zaplanować jazdę okrężną po drogach publicznych, odbywającą się zgodnie z obowiązującymi przepisami o ruchu drogowym.

3.2.3. Przeciętne prędkości przejazdu, na poszczególnych odcinkach drogowych, nie mogą przekroczyć 45 km/h.

3.2.4. Organizator musi zorganizować minimum 6 PS, a każda próba musi być poprzedzona PKC. Całkowita łączna długość PS nie może przekroczyć 25 km, a maksymalna długość próby sprawnościowej w KJS nie może przekroczyć 2 km. Przynajmniej 3 próby muszą być zakończone metą lotną. W takim przypadku odległość pomiędzy metą lotną, a metą stop musi wynosić co najmniej 200 m. Dopuszcza się zorganizowanie próby sprawnościowej dłuższej niż 2 km wyłącznie na torach posiadających aktualną licencję PZM oraz wybranych torach okazjonalnych, które muszą być sprawdzone i zaakceptowane przez właściwą OKSS, jednak w takim przypadku próby te nie mogą być dłuższe niż 4,2 km, a organizator zobowiązany jest do wypełnienia wszystkich zapisów zawartych w art. 3.2.5.

3.2.5. Jeżeli próba jest organizowana na wyłączonej z ruchu drodze publicznej lub drodze prywatnej o charakterze odcinka specjalnego, wymagane jest jej zabezpieczenie m.in. w samochód ratownictwa drogowego oraz karetkę z dwoma ratownikami medycznymi. Organizator musi również spełnić wszelkie wymagania wynikające z art. 65 Ustawy „Prawo o ruchu drogowym". Jeżeli próba sprawnościowa organizowana jest na drodze publicznej musi zostać sporządzony przez organizatora plan bezpieczeństwa.

3.2.6. W czasie trwania KJS zaleca się zorganizowanie przegrupowania i parku serwisowego.

3.2.7. Do udziału w KJS dopuszcza się samochody osobowe w rozumieniu Ustawy „Prawo o ruchu drogowym" lub ciężarowo-osobowe na bazie podwozia samochodu osobowego, ze sztywnym zamkniętym dachem, posiadające ważne dokumenty uprawniające do poruszania się po drogach publicznych RP i spełniające wymogi zał. nr 3 do niniejszego regulaminu.

3.3. Super Sprint

3.3.1. Super Sprinty to imprezy stacjonarne, odbywające się najczęściej na jednej PS przejeżdżanej kilkakrotnie w obu kierunkach.

3.3.2. W Super Sprincie załogę stanowią:

- dwie osoby, gdzie kierowca jest pełnoletni (ukończone 18 lat) i posiada ważne uprawnienia do kierowania samochodem (prawo jazdy kategorii „B"). Zapis ten nie dotyczy posiadaczy aktualnej licencji kierowcy stopnia „NDJ-C", biorących udział w imprezie organizowanej na torze posiadającym aktualną licencję PZM, pod warunkiem zgody opiekunów prawnych. Pilot musi mieć ukończone 17 lat. W przypadku gdy pilot jest niepełnoletni musi przedstawić organizatorowi zgodę opiekunów prawnych na udział w Super Sprincie, lub
- wyłącznie kierowca na zasadach opisanych powyżej.

3.3.3. Całkowita łączna długość PS nie może przekroczyć 25 km, a maksymalna długość próby sprawnościowej w Super Sprint nie może przekroczyć 2 km. W przypadku organizacji PS zakończonej metą lotną odległość pomiędzy metą lotną, a metą stop musi wynosić co najmniej 200 m. Dopuszcza się zorganizowanie próby sprawnościowej dłuższej niż 2 km wyłącznie na torach posiadających aktualną licencję PZM oraz wybranych torach okazjonalnych, które muszą być sprawdzone i zaakceptowane przez właściwą OKSS, jednak w takim przypadku próby te nie mogą być dłuższe niż 4,2 km, a organizator zobowiązany jest do wypełnienia wszystkich zapisów zawartych w art. 3.3.4.

3.3.4. Jeżeli próba jest organizowana na wyłączonej z ruchu drodze publicznej lub drodze prywatnej o charakterze odcinka specjalnego, wymagane jest jej zabezpieczenie m.in. w samochód ratownictwa drogowego oraz

karetkę z dwoma ratownikami medycznymi. Organizator musi również spełnić wszelkie wymagania wynikające z art. 65 Ustawy „Prawo o ruchu drogowym". Jeżeli próba sprawnościowa organizowana jest na drodze publicznej musi zostać sporządzony przez organizatora plan bezpieczeństwa.

3.3.5. Do udziału w Super Sprincie dopuszcza się samochody osobowe w rozumieniu Ustawy „Prawo o ruchu drogowym" lub ciężarowo-osobowe na bazie podwozia samochodu osobowego, ze sztywnym zamkniętym dachem, posiadające ważne dokumenty uprawniające do poruszania się po drogach publicznych RP i spełniające wymogi zał. nr 3 do niniejszego regulaminu.

3.3.6. W przypadku organizacji Super Sprintu, w którym będą brały udział tylko i wyłącznie samochody równocześnie spełniające wymogi zał. nr 3 i 3a do niniejszego regulaminu, długość PS może wynosić maksymalnie 4,2 km na drodze publicznej, jednakże w tym przypadku, jeśli w skład załogi wchodzi pilot, musi on być pełnoletni. Opis wyposażenia bezpieczeństwa osobistego obowiązującego w takim przypadku w Super Sprincie zawarty jest w zał. 3a do niniejszego regulaminu. Ponieważ próba sprawnościowa organizowana jest na drodze publicznej, organizator zobowiązany jest do wypełnienia wszystkich zapisów zawartych w art. 3.1.6.

3.3.7. W przypadku organizacji Super Sprintu na torach posiadających aktualną licencję PZM oraz wybranych torach okazjonalnych, które są sprawdzone i zaakceptowane przez właściwą OKSS, dopuszcza się samochody sportowe posiadające Książkę Samochodu Sportowego i spełniające wymagania regulaminowe na dany rok oraz spełniające wskazane w regulaminie uzupełniającym normy głośności. Dodatkowo samochód taki musi posiadać aktualne ubezpieczenie OC.

3.3.8 Warunkiem dopuszczenia do startu jest ukończenie przez kierowcę i pilota (jeśli występuje) szkolenia z obowiązujących procedur bezpieczeństwa w rajdach samochodowych. Organizator takiego Super Sprintu musi w programie imprezy zaplanować i przeprowadzić w/w szkolenie. Po odbytym szkoleniu jego uczestnik otrzyma dokument (zał. nr 5 do niniejszego regulaminu) potwierdzający znajomość procedur bezpieczeństwa. Dokument ten zachowa ważność do końca danego sezonu.

3.4. Autoslalom

3.4.1. Autoslalomy to imprezy stacjonarne, odbywające się na zamkniętej, wyłączonej z ruchu drogowego trasie, wytyczonej na utwardzonej, płaskiej (bez znacznych różnic w wysokości lub nachyleniu), równej nawierzchni, takiej jak asfalt, beton i/lub kostka betonowa/brukowa. Niedozwolone jest organizowanie Autoslalomu na drogach publicznych, także tych wyłączonych z ruchu, oraz drogach prywatnych o charakterze odcinka specjalnego.

3.4.2. W Autoslalomie startują wyłącznie kierowcy. Dopuszcza się udział osoby towarzyszącej, jedynie w przejazdach treningowych, pod warunkiem, że pojazd, którym startuje jest przystosowany do przewożenia pasażerów, oraz że przewożona osoba podpisze formularz zrzeczenia się odpowiedzialności organizatora. Osobę towarzyszącą obowiązuje takie samo wyposażenie bezpieczeństwa osobistego jak kierowcę. Osobą towarzyszącą nie może być inny kierowca zgłoszony do danej imprezy. W Autoslalomie dopuszcza się udział kierowców pełnoletnich (ukończone 18 lat), posiadających ważne uprawnienia do kierowania samochodem (prawo jazdy kategorii „B"), i/lub niepełnoletnich, którzy ukończyli 16 lat i posiadają aktualną licencję kierowcy stopnia „ND-C", pod warunkiem wyrażonej na piśmie zgody opiekuna prawnego i jego obecności na imprezie.

3.4.3. Autoslalom może być zorganizowany jako:
- Slalomsprint,
- Superslalom,

3.4.4. Każdy Autoslalom musi odbywać się na jednej próbie sprawnościowej i składa się z 1 lub 2 przejazdów treningowych z pomiarem czasu oraz od 3 do 6 przejazdów na czas. Długość PS w Slalomsprincie musi zawierać się w przedziale od 1,0 do 2,0 km, zaś w Superslalomie w przedziale powyżej 2,0 do 4,2 km. PS musi być zakończona metą lotną.

3.4.5. W czasie trwania Autoslalomu należy zorganizować park serwisowy.

3.4.6. Do udziału w Autoslalomie dopuszcza się samochody osobowe w rozumieniu Ustawy „Prawo o ruchu drogowym" lub ciężarowo-osobowe na bazie podwozia samochodu osobowego posiadające ważne dokumenty uprawniające do poruszania się po drogach publicznych RP i spełniające wymogi zał. nr 3 do niniejszego regulaminu, w przypadku Slalomsprintu lub zał. nr 3 i 3a do niniejszego regulaminu, w przypadku Superslalomu. Opis wyposażenia bezpieczeństwa osobistego obowiązującego w Superslalomie zawarty jest w zał. 3a do niniejszego regulaminu.

3.4.7 W Autoslalomie dopuszcza się również samochody sportowe posiadające Książkę Samochodu Sportowego i spełniające wymagania regulaminowe na dany rok oraz spełniające wskazane w regulaminie uzupełniającym normy głośności. Dodatkowo samochód taki musi posiadać aktualne ubezpieczenie OC.

3.4.8. Szczegółowe warunki organizacji Autoslalomu, w tym warunki bezpieczeństwa oraz regulamin sportowy zawarte są w wariancie W1 niniejszego regulaminu.

3.5 Wyścig Równoległy

3.5.1. Wyścigi równoległe to imprezy stacjonarne, odbywające się na obiektach zamkniętych lub wyłączonych z ruchu drogach publicznych. W drodze wyjątku w imprezach tych nie tworzy się klasyfikacji GOŚĆ, mogą

w nich uczestniczyć i być klasyfikowani posiadacze dowolnych licencji sportu samochodowego.

3.5.2. Wyścig równoległy rozgrywany jest na dystansie 1/4 mili tj. 402,336 m i polega na przejechaniu, w jak najkrótszym czasie, trasy wyznaczonej pomiędzy linią „Start" i linią „Meta".

3.5.3. Każdy wyścig równoległy składa się z przejazdów eliminacyjnych, półfinałowych i finałowych.

3.5.4. Organizator imprezy zobowiązany jest opublikować Regulamin Uzupełniający, w którym określi między innymi:

- zasady przeprowadzenia eliminacji, półfinałów i finałów – w tym zasady ustalania składu poszczególnych biegów,
- ilość przejazdów eliminacyjnych,
- sposób podziału samochodów na klasy,
- procedurę startu.

3.5.5. Wyścig Równoległy musi być przygotowany zgodnie z wcześniej opracowanym planem bezpieczeństwa - wymagany jest samochód ratownictwa drogowego oraz karetka z dwoma ratownikami medycznymi.

3.5.6. W przypadku imprezy organizowanej na wyłączonej z ruchu drodze publicznej organizator musi spełnić wszelkie wymagania wynikające z art. 65 Ustawy „Prawo o ruchu drogowym".

3.5.7. Do udziału w Wyścigu Równoległym będą dopuszczeni kierowcy, posiadający ważne uprawnienia do kierowania samochodem (prawo jazdy kategorii „B").

3.5.8. Do udziału w Wyścigu Równoległym dopuszcza się samochody osobowe w rozumieniu Ustawy „Prawo o ruchu drogowym" lub ciężarowo-osobowe na bazie podwozia samochodu osobowego, ze sztywnym zamkniętym dachem, posiadające ważne dokumenty uprawniające do poruszania się po drogach publicznych RP i spełniające wymogi zał. nr 3 do niniejszego regulaminu.

3.5.9. W przypadku organizacji Wyścigu Równoległego na obiektach zamkniętych dopuszcza się samochody sportowe posiadające Książkę Samochodu Sportowego i spełniające wymagania regulaminowe na dany rok oraz spełniające wskazane w regulaminie uzupełniającym normy głośności. Samochody te nie muszą posiadać uprawnień do poruszania się po drogach publicznych, ale muszą posiadać aktualne ubezpieczenie OC.

3.5.10. Dany uczestnik może zgłosić się do imprezy jednym samochodem. Nie dopuszcza się przesłania większej ilości zgłoszeń różnymi samochodami lub kilkukrotnego zgłaszania tego samego samochodu.

3.5.11. Przed linią startu wyznacza się „strefę przedstartową", w której mogą znajdować się wyłącznie aktualnie startujący uczestnicy i obsługa startu.

3.5.12. Wjeżdżając na pole startowe kierowca musi posiadać zapięte kask i pasy bezpieczeństwa, a w samochodzie muszą być zamknięte wszystkie szyby. Kierowca, który się nie zastosuje do tych wymagań zostanie wycofany z linii startu.

3.6. Imprezy klubowe

3.6.1. Przyjmuje się, że imprezy tzw. „Klubowe" są imprezami zamkniętymi, na zaproszenia, przygotowanymi na zlecenie innych podmiotów niż PZM, a wpisowe na takie imprezy nie może być pobierane.

3.6.2. W imprezach tych należy zachować zasady opisujące imprezę Super Sprint, a zawarte w art. 3.3. niniejszego regulaminu.

3.6.3. W imprezach klubowych można stosować inne niż standardowe dokumenty, nie wolno jednak przekraczać dopuszczalnych długości prób.

4. Dodatkowe warunki organizacyjne Amatorskich Imprez Samochodowych

4.1. Dodatkowo, w przypadku Amatorskich Imprez Samochodowych zaleca się, aby:

4.1.1. organizator przewidział „dodatkowe szykany" (wygrodzenia) w celu redukcji prędkości i podniesienia bezpieczeństwa uczestników na kolejnych przejazdach (drugich, trzecich itd.) prób sprawnościowych. Kierownik próby sprawnościowej może skorzystać z nich w przypadku osiągania przez załogi/kierowców zbyt dużych prędkości lub niebezpiecznych sytuacji. Dyrektor musi wydać stosowny komunikat informujący uczestników przed kolejnym przejazdem próby sprawnościowej, na której kierownik próby skorzysta z powyższego zapisu. Organizator musi obowiązkowo ustawić „dodatkowe szykany" na trasie próby sprawnościowej podczas zapoznania z trasą oraz zaznaczyć na rysunkach prób lub w książce drogowej tak, aby załogi mogły oznaczyć je w notatkach. Na odprawie z uczestnikami Dyrektor omówi procedurę ewentualnego zastosowania „dodatkowych szykan". Powyższe stanowczo zaleca się przy organizowaniu prób sprawnościowych na nowych, nie wykorzystywanych fragmentach dróg,

4.1.2. organizator umożliwił uczestnikom zapoznanie z trasą prób. Organizator obowiązkowo musi dostarczyć rysunek poglądowy trasy przejazdu, odzwierciedlający stan faktyczny próby. Jeżeli próby występują w kilku miejscach organizator może w pierwszej pętli przeprowadzić zapoznanie z trasą prób,

4.1.3. pomiar czasu na próbach był dokonywany z dokładnością do 0,1 sekundy. OKSS może alternatywnie zatwierdzić w regulaminie uzupełniającym imprezy pomiar czasu z dokładnością do 0,01 sekundy,

4.1.4. na każdej próbie znajdowały się punkty obserwacyjne z czerwoną flagą. Zaleca się wyposażenie tych punktów w środki łączności radiowej,

4.2. Przed rozpoczęciem Amatorskiej Imprezy Samochodowej jeden z sędziów ZSS lub Sędzia Główny musi dokonać sprawdzenia przygotowania wszystkich PS.

4.3. Zezwala się na przeprowadzenie w ramach jednej imprezy: rajdu RO, Super KJS i KJS, jednakże każdy z nich

musi opierać się o osobne, zatwierdzone przez OKSS, regulaminy uzupełniające, które muszą być zgodne z postanowieniami odpowiednich regulaminów ramowych.
4.4. Maksymalna wysokość wpisowego w Amatorskiej Imprezie Samochodowej nie jest określona, jednakże organizator całorocznego cyklu musi określić wysokość wpisowego na poszczególne imprezy zaliczane do cyklu w momencie publikacji regulaminu ramowego cyklu.
4.5. Jedynie zgłoszony kierowca może prowadzić samochód podczas trwania Amatorskiej Imprezy Samochodowej.

5. Władze Amatorskiej Imprezy Samochodowej

5.1. Na czele władz AIS stoi trzyosobowy Zespół Sędziów Sportowych w skład, którego wchodzą:
- Przewodniczący ZSS,
- Sędzia ZSS,
- Sędzia ZSS.

Przewodniczący i sędziowie ZSS muszą być powołani przez OKSS i muszą posiadać ważną licencję sędziego sportu samochodowego z symbolem „SP". Przewodniczący ZSS powinien być członkiem innego klubu niż klub organizatora i musi posiadać licencję sędziego sportu samochodowego z symbolem „SP" klasy I.
5.2. Na wniosek organizatora, właściwa OKSS może wyrazić zgodę, aby na czele władz Super Sprintu / Autoslalomu / Wyścigu Równoległego stał Sędzia Główny posiadający aktualną licencję sędziego sportu samochodowego z symbolem „SP" klasy I, powołany przez OKSS. Wniosek ten musi być złożony najpóźniej w dniu, w którym organizator składa wniosek o nadanie wizy na Regulamin Uzupełniający imprezy (patrz art. 1.3).
5.3. Władzą wykonawczą jest Dyrektor Imprezy.
5.4. Wszyscy kierownicy punktów kontrolnych muszą posiadać aktualne licencje sędziego sportu samochodowego PZM.
5.5. Kierownik badania kontrolnego, który pełni funkcję sędziego technicznego i sędziowie techniczni muszą posiadać licencję sędziego technicznego sportu samochodowego z symbolem „ST" klasy I lub II. Od 2025 roku Kierownikiem BK musi być posiadacz aktualnej licencji z symbolem „ST".
5.6. Władze imprezy, kierownicy służb oraz sędziowie techniczni muszą być wymienieni w regulaminie uzupełniającym imprezy wraz z ich nr. licencji sędziego sportu samochodowego o klasie i specjalności zgodnej z wymogami niniejszego regulaminu.

6. Zgłoszenia i ich forma

6.1. Zgłoszenia powinny być składane u organizatora w formie pisemnej na właściwych, kompletnie wypełnionych formularzach zgłoszenia i podpisane przez obydwu członków załogi (lub kierowcę w przypadku braku pilota w imprezie Super Sprint / Autoslalom / Wyścig Równoległy). Dopuszcza się zgłoszenie za pomocą poczty elektronicznej w formie kompletnie wypełnionego formularza zgłoszenia, przesłanego na adres podany w regulaminie uzupełniającym. Formularz zgłoszenia musi być udostępniony na stronie internetowej imprezy lub stronie jej organizatora. Wydrukowany, kompletnie wypełniony danymi zgodnymi ze stanem faktycznym, a następnie podpisany oryginał zgłoszenia należy złożyć w biurze imprezy podczas odbioru dokumentów.
6.2. Termin zgłoszeń i wysokość wpisowego określa organizator w regulaminie uzupełniającym imprezy.
6.3. Zwrot wpisowego nastąpi w przypadku odwołania imprezy lub w przypadku nie przyjęcia zgłoszenia.
6.4. W wyjątkowych przypadkach, a szczególnie za nieetyczne zachowanie lub za nieczytelny lub niekompletnie wypełniony oryginał zgłoszenia, organizator imprezy ma prawo odmówić przyjęcia zgłoszenia.
6.5. Przystąpienie do zgłoszeń na pojedynczą imprezę jest jednoznaczne z wyrażeniem przez uczestników zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją w/w imprezy oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatora imprezy. Uczestnicy mają prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w imprezie.

7. Obowiązki załogi/uczestników

7.1. Przez podpisanie zgłoszenia do udziału w Amatorskiej Imprezie Samochodowej załoga/uczestnik zobowiązuje się do całkowitego podporządkowania przepisom niniejszego regulaminu oraz regulaminu uzupełniającego imprezy, komunikatom, poleceniom i instrukcjom wydawanym przez władze imprezy.
7.2. Pod rygorem niedopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji, każda załoga/uczestnik zobowiązana/-y jest do:
- przystąpienia do Odbioru Administracyjnego (OA) i odebrania dokumentów w czasie podanym w regulaminie,
- obecności na odprawie uczestników,
- zgłoszenia się na BK 1,
- przejechania trasy imprezy z pobraniem wiz na wszystkich PKC, PKP (o ile występują) w podanej przez organizatora kolejności oraz kierunku zgodnym z książką drogową,
- odbycia wszystkich prób sprawnościowych w zapiętych pasach bezpieczeństwa i kaskach ochronnych, z włączonymi światłami mijania, z zamkniętymi szybami i szyberdachem.

7.3. Dokumentem, który zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami uczestników. Dodatkowo podczas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów, tj. m.in.:

- prawo jazdy kierowcy,
- dowodu rejestracyjnego pojazdu (nie dotyczy samochodów sportowych posiadających Książkę Samochodu Sportowego uczestniczących w Super Sprincie, zgodnie z art. 3.3.7, Autoslalomie, zgodnie z art. 3.4.7 oraz Wyścigu Równoległym, zgodnie z art. 3.5.9),
- polisy ubezpieczeniowej OC pojazdu,
- licencji zawodnika i licencje kierowców (jeżeli dotyczy).

Jeżeli kierowca nie jest właścicielem (lub nie jest jedynym właścicielem) wymienionym w dowodzie rejestracyjnym samochodu, to musi przedstawić oświadczenie, że właściciel/współwłaściciel wyraża zgodę na użycie tego samochodu w imprezie.

8. Podział na klasy

8.1. Podział na klasy obowiązujący w Amatorskich Imprezach Samochodowych odbywających się cyklicznie np. Mistrzostwa Okręgu ustala OKSS. W innych imprezach podział na klasy ustala organizator. Samochody posiadające niżej wymienione silniki zostaną dopuszczone do startu w klasie pojemnościowej wynikającej z pomnożenia nominalnej pojemności silnika (zgodnie z Zał. J):

- silnik Wankla x współczynnik 1,8;
- silnik doładowany z zapłonem ZI x współczynnik 1,7;
- silnik doładowany z zapłonem ZS x współczynnik 1,5 (diesel).

8.2. Zezwala się organizatorom na tworzenie klas markowych. W przypadku imprez cyklicznych klasa markowa musi być prowadzona przez cały cykl rozgrywek. W sytuacji, kiedy w kolejnej imprezie rozgrywanej w ramach cyklu nie zostanie skompletowana klasa markowa, załoga/kierowca do niej zgłoszona/-y może być klasyfikowana/-y jedynie w klasie wynikającej z pojemności silnika.

9. BK1 i oznakowanie samochodów biorących udział w Amatorskiej Imprezie Samochodowej

9.1. Zgłoszone do imprezy samochody muszą być przedstawione do BK1 w miejscu i czasie podanym przez organizatora. Zaleca się, aby:

- BK1 odbywało się w pomieszczeniach zamkniętych, dobrze oświetlonych bez obecności osób postronnych,
- liczba sędziów technicznych była dopasowana do zaplanowanej w regulaminie uzupełniającym imprezy pojemności trasy,
- harmonogram BK1 był tak zaplanowany, aby czas przeznaczony na badanie jednego samochodu wynosił przynajmniej 5 minut,

9.1.1. BK1 będzie obejmowało sprawdzenie:

- marki i modelu samochodu,
- ogólnej zgodności samochodu z grupą/klasą, w której jest zgłoszony,
- niezbędnego wyposażenia bezpieczeństwa,
- dokumentów technicznych pojazdu.

9.1.2. Zabroniona jest organizacja Przedsezonowych Badań Kontrolnych (PBK) i ich honorowanie w AIS.

9.2. Nieobecność na BK1 lub spóźnienie powyżej 30 minut od wyznaczonego czasu jest równoznaczne z niedopuszczeniem do startu.

9.3. Samochód niespełniający wymogów niniejszego regulaminu nie zostanie dopuszczony do startu.

9.4. Samochód przedstawiony do BK1 musi być oznakowany numerami startowymi oraz posiadać wymaganą reklamę organizatora zgodnie z regulaminem uzupełniającym imprezy.

9.5. Poza wyposażeniem samochodu wynikającym z Ustawy „Prawo o ruchu drogowym" warunkiem dopuszczenia do udziału w imprezie jest wyposażenie dodatkowe, którego lista wskazana jest w zał. nr 3 do niniejszego regulaminu.

9.6. Z samochodem na BK1 musi się stawić co najmniej jeden członek załogi. W czasie BK1 członek załogi musi przedstawić następujące dokumenty:

- Kartę badania kontrolnego BK1,
- Dowód rejestracyjny pojazdu (nie dotyczy samochodów sportowych posiadających Książkę Samochodu Sportowego uczestniczących w Super Sprincie, zgodnie z art. 3.3.7, Autoslalomie, zgodnie z art. 3.4.7 oraz Wyścigu Równoległym, zgodnie z art. 3.5.9),
- KSS format A5 (jeżeli dotyczy).

9.7. Kaski ochronne dla załogi/kierowcy muszą być typu stosowanego w sporcie motorowym, posiadające znak homologacji producenta "E" lub homologację FIA (aktualną lub wygasłą).

9.8. Dodatkowe badanie kontrolne oraz identyfikacja załogi/kierowcy, może być przeprowadzone w każdym czasie podczas trwania imprezy. Każde wykroczenie będzie sygnalizowane sędziom, którzy mogą nałożyć na uczestnika kary zgodnie z przepisami MKS.

9.9. Organizator może przewidzieć w regulaminie uzupełniającym, przeprowadzenie obowiązkowego końcowego badania kontrolnego po mecie imprezy w celu identyfikacji samochodu i załogi/kierowcy, rozpatrzenia ewentualnych protestów oraz sprawdzenia obowiązkowego wyposażenia. Celem właściwego przeprowadzenia końcowego badania kontrolnego zostanie utworzony park zamknięty na terenie wydzielonym i zabezpieczonym przed dostępem osób trzecich. O rozwiązaniu parku zamkniętego decyduje Dyrektor Imprezy.

9.10. Zaleca się dokonanie pomiaru poziomu hałasu. Limit poziomu hałasu układu wydechowego w każdym momencie trwania imprezy, musi być zgodny z warunkami technicznymi pojazdu.
9.11. Samochód uczestnika przez cały czas trwania imprezy musi znajdować się w ukompletowaniu identycznym jak podczas BK1, poza zmianami wynikającymi z prac wykonywanych w parku serwisowym, przy czym wymiana silnika oraz skrzyni biegów są niedozwolone.

10. Porządek i bezpieczeństwo w czasie Amatorskiej Imprezy Samochodowej

10.1. Uczestnicy imprezy są normalnymi użytkownikami dróg publicznych RP i muszą przestrzegać obowiązujących na tych drogach zasad i przepisów, w szczególności dotyczących ograniczenia prędkości. Za ich naruszenie odpowiada osobiście kierujący pojazdem. Stwierdzone przez policję lub sędziów sportowych przekroczenie przepisów kodeksu drogowego będzie karane:

- za pierwsze przekroczenie - kara finansowa,
- za drugie przekroczenie - kara 5 minut,
- za trzecie przekroczenie - dyskwalifikacja.

10.2. W razie uczestniczenia w wypadku drogowym z poszkodowanymi, uczestnik imprezy kierujący pojazdem obowiązany jest niezwłocznie zatrzymać pojazd, udzielić pomocy poszkodowanym, powiadomić Policję i organizatora imprezy o zdarzeniu oraz pozostać na miejscu wypadku do czasu przybycia funkcjonariuszy Policji.

11. Ubezpieczenie

Kierowca musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie (posiadanie) umowy OC właściciela pojazdu, zawartej i ważnej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Zalecane jest posiadanie polisy NNW przez uczestników.

12. Kary

12.1. Spóźnienie na start powyżej 15 minut
- dyskwalifikacja.

12.2. Za każdą rozpoczętą minutę wcześniejszego wjazdu na PKC
- 1 minuta.

12.3. Za każdą rozpoczętą minutę spóźnienia na PKC
- 10 sekund.

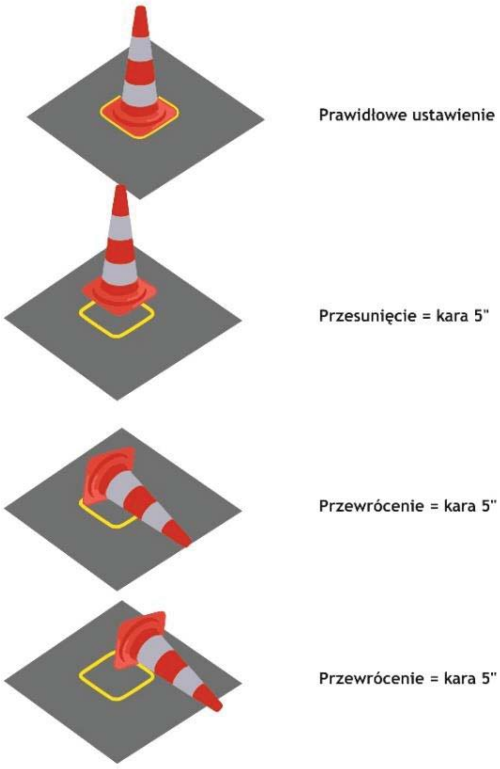
W razie wcześniejszego lub późniejszego wjazdu na PKC załoga kontynuuje imprezę w nowym czasie. Spóźnienia nie są odrabiane.

12.4. Dopuszczalny limit spóźnień:

- na odcinku drogowym - 15 minut
- na całej imprezie - 30 minut

12.5. Kary za przekroczenie przepisów kodeksu drogowego jak w art. 10.1. niniejszego regulaminu.

12.6. Za przewrócenie lub przesunięcie słupka/pachołka podczas próby – 5 sekund. (patrz rysunek). Za rozbicie szykany - 10 sekund.



12.7. Za nieprawidłowe pokonanie lub nieukończenie próby:

- Taryfa - „T" - jest to 150% najlepszego wyniku kierowcy w klasie na danej próbie. Powyższą zasadę stosuje się w przypadku przejazdu próby przez zainteresowanego w czasie gorszym niż 150% wyniku zwycięzcy w klasie oraz dla uczestników, którzy pomylą próbę sprawnościową wytyczoną przy pomocy słupków, pachołków lub innych przeszkód. Podczas prób „drogowych", pozbawionych elementów jazdy zręcznościowej, zasada Taryfy nie ma zastosowania. W tym przypadku Organizator musi określić w Regulaminie Uzupełniającym wysokość kar za niewłaściwe objechanie elementów znajdujących się na trasie (np. beczki) oraz za nie przejechanie całej trasy, w przypadku gdy składa się ona z więcej niż jednej pętli.
- Nieukończenie próby sprawnościowej karane będzie karą czasową 5 minut doliczoną do najlepszego wyniku w klasie. Po naliczeniu kary przyjmuje się, że uczestnik ukończył daną próbę i może być klasyfikowany w imprezie. Podczas trwania danej imprezy zasada ta może być zastosowana tylko raz.

Jeśli w klasie uczestniczy tylko jeden kierowca podstawą do naliczania kary jest średnia z najlepszych czasów w klasie bezpośrednio wyższej i niższej. Jeśli zastosowanie tego kryterium będzie niemożliwe stosowany będzie czas z klasy wyższej. W przypadkach, gdy i to kryterium nie może być zastosowane decyzje podejmie ZSS lub Sędzia Główny.

12.8. Zgubienie karty drogowej - dyskwalifikacja.
12.9. Własne poprawki i notatki na karcie drogowej - dyskwalifikacja.
12.10. Przewożenie pasażerów w czasie imprezy - dyskwalifikacja.
12.11. Kara za popełnienie falstartu - 5 sekund.

Falstart – jest to zarówno „start lotny", jak i wystartowanie przed sygnałem startera. Kierowca jest podporządkowany

poleceniom startera. Przy podaniu sygnału do startu z tzw. „ręki" ustala się obowiązującą procedurę: samochód będzie ustawiony przed linią startu na tzw. „obrys", następnie starter głośno odlicza 30, 15, 10, 5, 4, 3, 2, 1 i ręką lub chorągiewką podaje sygnał startu. Każda inna procedura startu musi być dokładnie opisana w regulaminie uzupełniającym KJS.

12.12. Interpretacja mety stop (nie dotyczy mety stop poprzedzonej metą lotną)

12.12.1. Kierowca obowiązany jest zatrzymać samochód w taki sposób, aby linia mety na próbie znalazła się pomiędzy osiami samochodu.

12.12.2. Całkowite zatrzymanie samochodu jest to moment tzw. „odbicia nadwozia" samochodu znajdującego się na linii mety, co powoduje zakończenie pomiaru czasu.

12.12.3. Przekroczenie linii mety spowoduje doliczenie kary 5 sekund do czasu całkowitego zatrzymania się samochodu poza linią mety.

12.12.4. Cofanie samochodu na mecie próby jest zabronione i spowoduje dyskwalifikację.

12.13 Zaleca się, aby kary zostały opublikowane niezwłocznie po ich naliczeniu/nałożeniu, a najpóźniej przed publikacją klasyfikacji prowizorycznej. Zestawienie nałożonych kar należy wysłać do właściwej OKSS wraz z klasyfikacją końcową imprezy.

13. Odpowiedzialność organizatora

Organizator nie przyjmuje na siebie odpowiedzialności za szkody wynikłe podczas trwania AIS, zarówno w stosunku do załóg i ich sprzętu, jak i spowodowane przez nich szkody i straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia.

14. Dyscyplina podczas trwania Amatorskiej Imprezy Samochodowej

ZSS lub Sędzia Główny może ukarać załogę/kierowcę, za brak dyscypliny sportowej oraz za niesportowe zachowanie lub nie zastosowanie się do poleceń sędziów, Dyrektora Imprezy lub innych osób funkcyjnych, karą aż do dyskwalifikacji włącznie.

15. Klasyfikacja i nagrody

15.1. Klasyfikacją zostaną objęte wszystkie załogi, które ukończyły wszystkie próby oraz stawiły się we wszystkich punktach kontrolnych imprezy (nie dotyczy Autoslalomu i Wyścigu Równoległego).

15.2. Najlepszym załogom/kierowcom zostaną przyznane puchary. Lista dodatkowych nagród zostanie ogłoszona przed startem do imprezy.

16. Protesty

16.1. Każdy protest musi być złożony na piśmie do ZSS lub Sędziego Głównego za pośrednictwem Dyrektora Imprezy. W przypadku jego nieobecności protest może być złożony bezpośrednio do Przewodniczącego ZSS lub Sędziego Głównego.

16.2. Do protestu musi być dołączona kaucja w wysokości 100% wpłaconego wpisowego (nie mniej niż 250,- PLN) określonej. Kaucja ta zostanie zwrócona w przypadku gdy protest uznany będzie, jako słuszny.

16.3. Protesty mogą być składane nie później niż 30 minut od chwili opublikowania klasyfikacji prowizorycznej.

16.4. Protesty dotyczące klasyfikacji końcowej, protesty zbiorowe, protesty dotyczące zapisów w karcie drogowej nie będą przyjmowane.

17. Przepisy końcowe

17.1. GKSS zastrzega sobie prawo do właściwej interpretacji niniejszego regulaminu oraz publikacji stosownych komunikatów zmieniających jego treść.

17.2. W sprawach, które nie zostały ujęte niniejszym regulaminem obowiązują przepisy MKS wraz z załącznikami (w części niedotyczącej sportu kwalifikowanego) oraz Ustawa „Prawo o ruchu drogowym".

17.3. Wszelkie odwołania od decyzji ZSS (dotyczy jedynie imprez typu SKJS/KJS, Autoslalom, Super Sprint oraz Wyścig Równoległy, które stanowią rundę Mistrzostw Okręgu) muszą być składane przez uczestnika do OKSS. Od decyzji OKSS przysługuje odwołanie do GKSS (nie dotyczy imprez typu Super Sprint, Autoslalom oraz Wyścig Równoległy) przy zachowaniu trybu odwołań z MKS. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do OKSS wynosi 500,- PLN. Odwołanie od decyzji OKSS do GKSS wynosi 3000,- PLN.

17.4. Przebieg prób sprawnościowych, ich usytuowanie i oznakowanie (zgodnie z zał. 1 Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych) może być umieszczone w regulaminie uzupełniającym.

17.5. W ciągu trzech dni roboczych od zakończenia imprezy, należy dostarczyć do macierzystego Zarządu Okręgowego PZM:

- wyniki imprezy, zestawienie nałożonych kar oraz raport Sędziego Głównego lub protokoły posiedzeń ZSS wraz z załącznikami tj. komunikatami, decyzjami, itp. (dotyczy Super Sprintu / Autoslalomu / Wyścigu Równoległego)
- wyniki imprezy, protokoły z posiedzeń ZSS wraz z załącznikami tj. komunikatami, decyzjami, zestawieniem nałożonych kar itp. (dotyczy SuperKJS oraz KJS).

17.6. Organizator niestosujący się do niniejszego regulaminu ramowego utraci prawo do organizacji Amatorskich Imprez Samochodowych. Imprezy takie będą traktowane jako nieuznawane.

17.7. Organizatorzy imprez samochodowych są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wznoszenie

przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści, a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

17.8. Każdy Uczestnik/Sędzia/Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS w dniu 31.01.2024 r.

W – WARIANTY I PRZEPISY DODATKOWE

W1 – AUTOSLALOM

1. DEFINICJA
Autoslalom polega na pokonaniu, w jak najkrótszym czasie i bez błędów, wyznaczonej pachołkami trasy, na której ustawione są zadania.

2. SZCZEGÓŁOWE WARUNKI ORGANIZACYJNE
2.1. Charakterystyka trasy.
Każde 1000 m trasy Autoslalomu musi zawierać co najmniej 20 zadań. Zadania to sztuczne przeszkody wymuszające zmiany kierunku jazdy i zmniejszenie prędkości.
2.2. Oznakowanie trasy i ustawienie zadań.
Do ustawienia zadań można używać tylko pachołków (wysokość: 50 cm +/- 5 cm). Lokalizacja pachołków musi być zaznaczona na podłożu (obrys podstawy pachołka). Oznakowanie trasy musi być wyraźne. Przy wyznaczaniu trasy i oznaczaniu jej nie wolno używać pojedynczych luźnych opon. Dodatkowe oznaczenia blokujące mogą być wykonane tylko za pomocą pachołków, które różnią się kolorem i / lub rozmiarem od tych użytych do zadań. W celu dokładniejszego zaznaczenia zmiany toru jazdy dopuszcza się umieszczenie na nawierzchni trasy odcinków węża gumowego koloru żółtego (średnica 1/2 cala, długość 2 m).
2.3. Slalomsprint – wymogi dla trasy:
- minimalna długość: 1000 m, maksymalna długość: 2000 m.
- odległość między zadaniami: min. 15 m, max. 100 m.

2.4. Superslalom – wymogi dla trasy:
- minimalna długość: powyżej 2000 m, maksymalna długość: 4200 m.
- odległość między zadaniami: min. 20 m, max. 150 m.
- jeżeli trasa Superslalomu jest połączona z trasą Slalomsprintu dopuszcza się min. odległość między zadaniami 15 m, jednak wyłącznie na fragmencie trasy używanym razem ze Slalomsprintem.

2.5. Dopuszczalne rodzaje zadań:
a) slalom liniowy
1 stojący pachołek, obok 1 leżący pachołek.
Stojący pachołek jest elementem ocenianym. Pachołek leżący służy jedynie do określenia kierunku jazdy i nie jest oceniany, jeśli zostanie przesunięty lub potrącony. Musi być ułożony w odległości 30cm +/- 5 cm od podstawy pachołka stojącego, zwrócony do niego swoją podstawą. Właściwy przejazd odbywa się od strony pachołka stojącego. W przypadku naturalnych granic, które jasno określają trasę, np. jeśli pachołek pionowy postawiono na poboczu drogi, można pominąć pachołek poziomy. Zaleca się, aby organizator zaznaczył co najmniej położenie płyty podstawy leżącego pachołka. Jedno zadanie slalomu liniowego powinno zawierać co najmniej cztery stojące pachołki.
b) slalom bramkowy (bramka składa się z 2 pachołków)
Szerokość bramki: (wewnętrzna krawędź podstawy pachołków)
- Sprintslalom: min. 3,00 m, max. 3,50 m
- Superslalom: min. 3,50 m, max. 4,00 m

c) rękaw
Pachołki ustawione w linii prostej po obu stronach trasy przejazdu. Rękaw składa się z co najmniej 4 pachołków z każdej strony, ale nie więcej niż 8 pachołków z każdej strony. Ustawienie pachołków w łuk jest niedozwolone.
Szerokość rękawa - analogicznie jak w slalomie bramkowym
Odległość między pachołkami w rękawie (między osiami podstawy) = 1 m +/- 10 cm
d) zawrotka
Zawrotka to nazwa nadana trzem stojącym pachołkom, które po połączeniu ich środków tworzą trójkąt. Zawracanie można ustawić tylko przy zmianie kierunku o więcej niż 90 stopni.
e) rękaw mety
Każda trasa Autoslalomu musi kończyć się rękawem mety, składającym się z 8 pachołków z każdej strony trasy przejazdu i ustawionym pod kątem prostym do linii mety, zbudowanym analogicznie jak w przypadku „rękawa" (pkt. 2.5.c). Urządzenie pomiaru czasu będzie ustawione na wysokości ostatniej pary pachołków.
2.6. Strefa zatrzymania za linią mety musi mieć długość co najmniej 100 m i musi być wolna od wszelkich przeszkód, w tym pojazdów, żwiru itp. Zabrania się ustawiania parku zamkniętego, parku przedstartowego lub podobnych w odległości co najmniej 20 metrów po obu stronach trasy, równolegle do strefy zatrzymania. Inne urządzenia/przeszkody mogą być ustawione tylko na końcu strefy zatrzymania. Układ zadań na trasie znajdujących się bezpośrednio przed rękawem mety musi zapewnić możliwość zatrzymania pojazdu po przekroczeniu linii mety w obrębie 50% długości strefy zatrzymania.

2.7. Organizator podczas imprezy ma obowiązek wyznaczyć park serwisowy w miejscu nie wymagającym dojazdu drogami publicznymi, przeznaczony do serwisowania tylko samochodów uczestniczących w imprezie.
2.8. Aby umożliwić uczestnikom zapoznanie z trasą Autoslalomu Organizator musi wyznaczyć czas zapoznania nie krótszy niż 45 min. W tym czasie możliwe jest zapoznanie się z trasą na piechotę. Zapoznanie poprzedza rozpoczęcie przejazdów treningowych.
2.9. Szkic trasy
Szkic trasy musi być umieszczony na tablicy ogłoszeń (min. format A3) oraz w strefie startu (min format: 1 m x 1,5 m). Tablica musi być pokazana każdemu kierowcy, który wjeżdża na pole startowe.
Szkic musi wyraźnie przedstawiać:

- trasę próby z wszystkimi zadaniami i odległościami między nimi,
- lokalizację miejsc dla widzów, parku serwisowego i parku przedstartowego,
- lokalizację sędziów faktu, punktów bezpieczeństwa i innych stanowisk,
- lokalizację karetki i straży pożarnej.

2.10. Każdy organizator Autoslalomu ma obowiązek określenia w Regulaminie Uzupełniającym imprezy ilości odbywających się w jej trakcie przejazdów treningowych i wyścigowych.
2.11. Organizator ma obowiązek zapewnić odpowiednią ilość licencjonowanych sędziów PZM, którzy ponoszą wyłączną odpowiedzialność za odnotowanie błędów kierowców w protokołach. Wykaz sędziów faktu musi być ogłoszony najpóźniej podczas odprawy z uczestnikami i dostępny przez cały czas trwania imprezy w biurze imprezy.

3. ZABEZPIECZENIE TRASY I INNE ŚRODKI OSTROŻNOŚCI
3.1. Poszczególne przeszkody (maszty, drzewa, pojazdy, itp.) znajdujące się w odległości mniejszej niż 20 m po lewej i prawej stronie od zewnętrznej krawędzi trasy należy zabezpieczyć za pomocą elementu zabezpieczającego (baloty słomy, rzędy połączonych trwale opon o wys. min. 1m).
3.2. Gotowa do użycia karetka pogotowia (co najmniej klasy P) z 2 ratownikami medycznymi, musi być obecna w strefie startu do próby. Należy zapewnić drożność wyjazdu karetki na trasę w każdej chwili trwania imprezy. Odpowiednie środki gaśnicze muszą być dostępne w wystarczających ilościach.
3.3. Punkty Obserwacyjne muszą być rozstawione w takiej odległości od siebie, by sędziowie je obsługujący mieli możliwość utrzymania poprawności trasy (szybkiego ustawienia pachołków w razie ich przewrócenia) przez cały czas trwania przejazdów. Odległość ta nie może jednak przekraczać 250 m z zachowaniem kontaktu wzrokowego z sąsiadującymi Punktami Obserwacyjnymi. Sędziowie w Punktach Obserwacyjnych mają obowiązek utrzymania poprawności ustawienia trasy i prowadzenia protokołu poprawności przejazdu każdego uczestnika.
3.4. Na każde 1000 m trasy wyznaczony zostanie min. 1 Punkt Bezpieczeństwa wyposażony w co najmniej 2 gaśnice

o poj. min. 4 kg środka gaśniczego każda oraz środki łączności radiowej z Dyrektorem imprezy. Punkt Bezpieczeństwa może być połączony z Punktem Obserwacyjnym.

3.5. Każdy Punkt Obserwacyjny i Punkt Bezpieczeństwa na torze musi być wyposażony w czerwoną i niebieską flagę, a jego obsługa przeszkolona przez Organizatora.

3.5.1. Czerwona flaga sygnalizuje przerwanie treningu lub przejazdu na czas. Uczestnicy na trasie muszą się natychmiast zatrzymać i postępować zgodnie z instrukcjami sędziów trasy.

3.5.2. Jeśli Sędzia Główny / ZSS zezwoli na powtórzenie przejazdu, wszelkie karne sekundy, które mogły zostać naliczone w przerwanym przejeździe, nie będą brane pod uwagę przy powtórzeniu przejazdu.

3.5.3. Niebieska flaga sygnalizuje kierowcy, że został dogoniony przez szybszy samochód. Kierowca, któremu jest pokazywana musi pozwolić samochodowi, który znajduje się za nim na wyprzedzenie przy najbliższej okazji, nawet gdy będzie wiązało się to ze zmniejszeniem prędkości.

3.6. Miejsca dla publiczności powinny być wyraźnie oznaczone i zabezpieczone w taki sposób, aby publiczność nie była zagrożona. Wygrodzenie miejsc dla publiczności musi być ustawione co najmniej 20 m (w obszarze zawracania 30 m) od zewnętrznej linii toru. Miejsca dla publiczności mogą znajdować się bliżej trasy jedynie w przypadku osłonięcia ich przez bariery ochronne zapobiegające wypadnięciu pojazdu z trasy.

4. PRZEPISY DOTYCZĄCE ZGŁOSZEŃ DO IMPREZY, PRZEBIEG IMPREZY

4.1. Zgłoszenia do imprezy

4.1.1. Możliwy jest udział maksymalnie dwóch kierowców zgłoszonych jednym samochodem. Samochód ten musi być zgłoszony przez obu kierowców w tej samej klasie, będzie on oznaczony dwoma numerami startowymi, z których aktualnie nieużywany numer musi być wyraźnie przekreślony. Konieczne jest przesłanie dwóch osobnych zgłoszeń, a każdy ze zgłaszających musi opłacić pełne wpisowe.

4.1.2. W trakcie trwania imprezy zezwala się na zmianę samochodu. W takim przypadku należy przekleić numery startowe na aktualnie używany samochód. Zmiana samochodu musi być zgłoszona do Dyrektora imprezy co najmniej na 10 minut przed startem przejazdu, od którego ta zmiana ma nastąpić, a on przedstawia ją Sędziemu Głównemu / ZSS. Zmiana możliwa jest jedynie na samochód, który wcześniej został poddany procedurze BK1 (samochód innego uczestnika). W przypadku zmiany samochodu dany uczestnik będzie klasyfikowany wyłącznie w klasyfikacji generalnej.

4.2. Badanie Kontrolne BK1.

4.2.1. Po badaniu kontrolnym z wynikiem pozytywnym samochód musi być oznaczony symbolem BK.

4.2.2. Jeśli organizator imprezy dopuści udział w niej samochodów nieposiadających sztywnego dachu to musi określić w Regulaminie Uzupełniającym jaki rodzaj zabezpieczenia muszą posiadać te pojazdy. Jako rozwiązanie bezwzględnie wymagane należy stosować sztywny pałąk chroniący kierowcę /i osobę towarzyszącą w przypadku dachowania. Ostateczną decyzję o dopuszczeniu takiego samochodu może podjąć jedynie Dyrektor imprezy.

4.3. Przebieg imprezy

4.3.1. Po zakończeniu OA i BK1 organizator opublikuje na tablicy ogłoszeń zweryfikowane przez Sędziego Głównego / ZSS i podpisane przez Dyrektora Imprezy listy startowe do przejazdów treningowych oraz przejazdów odbywających się w ramach rywalizacji podczas imprezy. Kierowcy w gotowych do startu samochodach muszą się stawić w strefie przedstartowej na co najmniej 10 minut przed ich wyznaczonym czasem startu.

4.3.2. Na terenie strefy przedstartowej obowiązują przepisy parku zamkniętego. W wyjątkowych przypadkach (np. istotna zmiana warunków pogodowych) Dyrektor imprezy może zarządzić przerwanie startu i zezwolić uczestnikom na wymianę kół.

4.3.3. Każdy uczestnik musi wykonać co najmniej jeden przejazd treningowy z pomiarem czasu. Przejazd ten musi być wykonany samochodem zadeklarowanym w zgłoszeniu. Jedynie w szczególnych przypadkach umotywowanych działaniem siły wyższej decyzję o dopuszczeniu uczestnika, który nie ukończył takiego przejazdu może podjąć Dyrektor imprezy. Zabrania się trenowania poza czasem oficjalnych treningów oraz poza wyznaczoną trasą Autoslalomu na terenie obiektu gdzie odbywa się impreza.

4.3.4. Pod rygorem niedopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji, każdy uczestnik zobowiązany jest do zachowania kolejności startu zgodnej z listą startową. Kolejność ta może być zmieniona tylko na polecenie Dyrektora imprezy za zgodą Sędziego Głównego / ZSS.

4.3.5. Kierowca, który nie stawi się w strefie przedstartowej jak opisane jest to w art. 4.3.1 zostanie ukarany karą 10 sekund za każdą rozpoczętą minutę spóźnienia wjazdu do strefy przedstartowej.

4.3.6. Start do wszystkich przejazdów odbywać się będzie jako start zatrzymany.

4.3.7. Spóźnienie na start lub odmowa startu skutkuje niedopuszczeniem do przejazdu decyzją Sędziego Głównego / ZSS.

4.3.8. Decyzja o powtórzeniu przejazdu treningowego/na czas uzależniona jest od decyzji Dyrektora imprezy.

4.3.9. Każdy samochód, stojący na polu startowym w gotowości do startu powinien oczekiwać z uruchomionym silnikiem.

4.3.10. W oznakowanej strefie przedstartowej oraz na polu startowym zabrania się dokonywania napraw samochodów, grzania opon oraz wykonywania prób startu pod karą niedopuszczenia kierowcy do przejazdu treningowego / na czas decyzją Dyrektora imprezy.

4.3.11. Samochód stojący w strefie przedstartowej oraz na polu startowym nie może korzystać z jakiejkolwiek

pomocy zewnętrznej, pod rygorem niedopuszczenia do danego przejazdu.
4.3.12. Start poszczególnych uczestników do prób następuje w jednakowych odstępach czasowych, wg sygnalizacji świetlnej lub flagowej. Czas pomiędzy startem kolejnych uczestników zarówno podczas przejazdów treningowych, jak i na czas jest ustalany przez Dyrektora imprezy i nie może być krótszy niż 30 sekund.
4.3.13. Podczas poruszania się po trasie Autoslalomu zabronione jest poruszanie się w kierunku przeciwnym do obowiązującego, wynikającego ze szkicu trasy. Wyjątek stanowią wyraźne polecenia organizatora np. powrót na start w celu powtórzenia przejazdu. Podczas powrotu na start obowiązuje utrzymanie prędkości i toru jazdy narzuconego przez samochód organizatora („pilot"). Podczas powrotu na start, a także podczas jazdy drogą wyznaczoną jako powrót do parku serwisowego z Mety Stop zabronione jest gwałtowne i nieuzasadnione hamowanie, przyspieszanie lub wprowadzanie samochodu w „poślizgi".
4.3.14. Zabrania się, pod groźbą dyskwalifikacji, pchania samochodu na trasie i w strefie przedstartowej. Jedyną siłą napędową może być silnik samochodu, a jedynym sposobem na uruchomienie silnika jest użycie rozrusznika.
4.3.15. Zabrania się kontynuowania jazdy samochodem, z którego zaobserwowano wycieki, jak również dokonywania napraw i uzupełniania paliwa w innych miejscach niż wyznaczone stanowisko serwisowe.
4.3.16. Zabrania się zatrzymywania samochodu bezpośrednio za linią Mety Lotnej. Punktem zatrzymania jest oznakowany punkt Mety Stop.
4.3.17. Pomiar czasu dokonywany będzie za pomocą urządzeń pomiarowych (np. fotokomórka), które zapewniają możliwość rejestracji wyników pomiarów w formie wydruku.
4.3.18. Pomiar czasu kończy się z chwilą przekroczenia Mety Lotnej. Po jej przekroczeniu należy zdecydowanie zmniejszyć szybkość, tak by dojazd do Mety Stop nie stanowił zagrożenia dla obsługujących ją sędziów oraz osób funkcyjnych.

5. PARK SERWISOWY
5.1. Na terenie parku serwisowego obowiązuje bezwzględne ograniczenie prędkości określone w Regulaminie Uzupełniającym imprezy. Każdy stwierdzony przypadek naruszenia przez uczestnika lub członków jego zespołu obowiązujących zasad funkcjonowania parku serwisowego, zostanie potraktowany jako wykroczenie i nałożona zostanie kara wg uznania Sędziego Głównego / ZSS.
5.2. W parku serwisowym uczestnicy zobowiązani są do:
- posiadania łatwo dostępnej własnej gaśnicy proszkowej z aktualną legalizacją (min. 4,0 kg środka gaśniczego),
- dbania o porządek oraz zabrania lub usunięcia w wyznaczone miejsce zgromadzonych odpadów najpóźniej do chwili opuszczenia parku serwisowego. W przypadku pozostawienia zanieczyszczeń w parku serwisowym zostanie nałożona kara wg uznania Sędziego Głównego / ZSS w wysokości adekwatnej do skali zanieczyszczenia (nie mniej niż 500 zł).

5.3. Stanowisko uczestnika w parku serwisowym musi być wyposażone w płachtę serwisową z materiału płynoszczelnego o wymiarach minimalnych pokrywających obrys samochodu (4m x 6m), na której należy wykonywać wszelkie prace przy samochodzie. Wszelkie urządzenia i pojemniki, w których znajduje się ciecz inna niż czysta woda muszą być odizolowane od podłoża matą ekologiczną lub inną z materiału nieprzepuszczalnego.
5.4. Brak maty lub wykonywanie czynności niezgodnych z Regulaminem Ochrony Środowiska PZM będzie karane przez Sędziego Głównego / ZSS karami przewidzianymi przez MKS, aż do dyskwalifikacji z imprezy włącznie.

6. KARY
6.1. Obowiązują kary opisane w zał.1 do Regulaminu Ramowego AIS z następującymi zmianami:
- za przewrócenie lub przesunięcie pachołka podczas próby – 3 sekundy (patrz rysunek art. 12).
- za ominięcie jednego zadania - 15 sekund.
- za nieprawidłowe pokonanie trasy - Taryfa.

6.2. Taryfa - „T" - jest to 150% najlepszego wyniku kierowcy w klasie w danym przejeździe. Powyższą zasadę stosuje się w przypadku przejazdu przez zainteresowanego w czasie gorszym niż 150% czasu zwycięzcy w klasie oraz dla uczestników, którzy pomylą trasę. Jeśli w klasie uczestniczy tylko jeden kierowca podstawą do naliczania taryfy jest średnia z czasów klas bezpośrednio wyższej i niższej. Jeśli zastosowanie tego kryterium nie będzie niemożliwe stosowany będzie czas z klasy wyższej. W przypadkach, gdy i to kryterium nie może być zastosowane decyzje podejmie Sędzia Główny / ZSS.
6.3. Uczestnik, który nie ukończył jednego z przejazdów może wystartować do kolejnego przejazdu pod warunkiem uzyskania zgody Dyrektora imprezy. Uczestnikowi temu zostanie nadany czas na nieukończonej próbie wg wzoru: Taryfa + 30 s.
6.4. Przewożenie osób towarzyszących w czasie rywalizacji podczas trwania imprezy karane będzie dyskwalifikacją.

7. KLASYFIKACJA I NAGRODY
7.1. Klasyfikacją zostaną objęte wszystkie załogi, które ukończyły co najmniej jeden z zaplanowanych przejazdów na czas. Za pozostałe przejazdy zostanie im nadany czas wg. art. 6.3 niniejszego wariantu.
7.2. Na wynik końcowy składa się suma czasów wszystkich przejazdów na czas danej rundy wraz z doliczonymi karami. W przypadku wyniku ex aequo o lepszym miejscu decydują następujące kryteria: najlepszy wynik pierwszego

z przejazdów na czas. W przypadku takich samych rezultatów przyznaje się dwa równorzędne miejsca.
7.3. Lista ewentualnych, dodatkowych nagród musi zostać ogłoszona przed startem do imprezy.

8. PRZEPISY KOŃCOWE
8.1. Uczestnik / Kierowca odpowiedzialny jest za przestrzeganie przepisów ochrony środowiska przez siebie, zatrudniony personel i osoby towarzyszące podczas imprezy. Po likwidacji stanowiska serwisowego odpowiedzialny jest za pozostawienie terenu w stanie nienaruszonym ekologicznie.

Zał. 1

Wykaz kar regulaminowych

1.	Nieobecność na BK1 lub spóźnienie powyżej 30 minut	Niedopuszczenie do startu
2.	Samochód nie spełniający wymogów regulaminu	Niedopuszczenie do startu
3.	Nieobecność na odprawie uczestników	Niedopuszczenie do startu
4.	Przejazd trasy dojazdowej niezgodny z książką drogową	Dyskwalifikacja
5.	Brak wpisów w karcie drogowej	Dyskwalifikacja
6.	Odbycie próby w nie zapiętych pasach i/lub kaskach ochronnych	Dyskwalifikacja
7.	Niesportowe zachowanie	Dyskwalifikacja
8.	Za każdą minutę wcześniejszego wjazdu na PKC	1 minuta
9.	Za każdą minutę późniejszego wjazdu na PKC	10 sekund
10.	Za przewrócenie jednego słupka/pachołka lub przemieszczenie jego podstawy	5 sekund *
11.	Za rozbicie szykany	10 sekund
12.	Za przekroczenie linii mety próby obiema osiami	5 sekund
13.	Za nieprzepisowy start (falstart)	5 sekund
14.	Za cofanie na mecie próby	Dyskwalifikacja
15.	Za spóźnienie na Start powyżej 15 minut	Dyskwalifikacja
16.	Za zgubienie (utratę) Karty Drogowej	Dyskwalifikacja
17.	Nanoszenie własnych poprawek w Kartę Drogową	Dyskwalifikacja
18.	Za spóźnienie na PKC powyżej 15 minut	Dyskwalifikacja
19.	Za sumę spóźnień na końcu sekcji lub imprezy powyżej 30 minut	Dyskwalifikacja
20.	Prowadzenia samochodu przez inną osobę niż zgłoszony kierowca	Dyskwalifikacja
21.	Za pierwsze przekroczenie przepisów drogowych	Kara pieniężna
22.	Za drugie przekroczenie przepisów drogowych	5 minut
23.	Za trzecie przekroczenie przepisów drogowych	Dyskwalifikacja
24.	Za nie podstawienie samochodu lub spóźnienie powyżej 5 minut na końcowe badanie kontrolne	Dyskwalifikacja
25.	Za nieukończenie jednej z prób PS	5 minut (art. 12.7) *
26.	Za nieukończenie dwóch i więcej prób PS	Dyskwalifikacja *
27.	Za nieprawidłowe przejechanie próby PS	Limit 150% najlepszego wyniku kierowcy w klasie * (art. 12.7. niniejszego regulaminu)

* nie dotyczy Autoslalomu

Zał. 2

Harmonogram czasowy

.....

dd.mm.rrrr

wschód słońca: 04:39

ETAP 1 (Sekcje 1,2,3) **Niedziela, 12 maja 2024**

PKC PS	Lokalizacja	PS długość	Dojazd długość	Odcinek drogowy	Czas przejazdu	Czas 1.załogi	
0	Serwis - wyjazd					10:00	Sekcja 1
1	Malinowo		17,37	17,37	0:32	10:32	
PS-1	***Zamek 1***	***1,92***				***10:35***	
2	Rogowo		8,23	10,15	0:17	10:52	
PS-2	***Rynek 1***	***1,80***				***10:55***	
2A	Przegrupowanie - wjazd		13,88	15,68	0:30	11:25	
2B	Przegrupowanie - wyjazd / Serwis – wjazd				0:15	11:40	
	SERWIS A – Lublin (Galeria handlowa)	**(3,72)**	**(39,48)**	**(43,20)**	**0:30**		Sekcja 2
2C	Serwis - wyjazd					12:10	
3	Malinowo		17,37	17,37	0:32	12:42	
PS-3	***Zamek 2***	***1,92***				***12:45***	
4	Rogowo		8,23	10,15	0:17	13:02	
PS-4	***Rynek 2***	***1,80***				***13:05***	
4A	Przegrupowanie - wjazd		13,88	15,68	0:30	13:35	
4B	Przegrupowanie - wyjazd / Serwis – wjazd				0:15	13:50	
	SERWIS B – Lublin (Galeria handlowa)	**(3,72)**	**(39,48)**	**(43,20)**	**0:30**		Sekcja 3
4C	Serwis - wyjazd					14:20	
5	Malinowo		17,37	17,37	0:32	14:52	
PS-5	***Zamek 3***	***1,92***				***14:55***	
6	Rogowo		8,23	10,15	0:17	15:12	
PS-6	***Rynek 3***	***1,80***				***15:15***	
6A	Przegrupowanie - wjazd		13,88	15,68	0:30	15:45	
6B	Przegrupowanie - wyjazd / Meta Rajdu				0:15	16:00	
	Ceremonia Mety - Lublin, Galeria handlowa						
6C	Park Zamknięty - wjazd (dozwolony wcześniejszy wjazd)		1,73	1,73	0:15	16:15	
	RAZEM KJS (Sekcje 1-3) – 6 PS	**11,16**	**120,17**	**131,33**		**8,50%**	

zachód słońca: 20:17

Zał. 3

Badanie kontrolne

Każdy samochód zostanie poddany przed startem do imprezy badaniu kontrolnemu BK1, którego celem jest ustalenie, czy samochód jest zgodny z regulaminem wraz z jego załącznikami. Samochód przedstawiony do badania kontrolnego musi być czysty zarówno na zewnątrz jak i wewnątrz. Jeden z członków załogi obowiązany jest przedstawić wszystkie obowiązujące dokumenty samochodu w tym: dowód rejestracyjny z ważnymi badaniami technicznymi (nie dotyczy samochodów sportowych posiadających książkę samochodu sportowego i spełniających wymagania regulaminowe na dany rok oraz spełniających wskazane w regulaminie uzupełniającym normy głośności). Organizator może zarządzić dodatkowe badania kontrolne w czasie trwania imprezy oraz końcowe badanie kontrolne po imprezie, które odbędzie się bezpośrednio po przybyciu uczestników na metę.

Dopuszczone samochody:

1. Do startu w imprezie dopuszczone będą samochody zgodne z homologacją producenta oraz rozporządzeniem właściwego ministra, w zakresie dopuszczenia do ruchu drogowego.
2. Samochody niezgodne z homologacją producenta muszą być zgodne z rozporządzeniem właściwego ministra, w zakresie dopuszczenia do ruchu, a zakres wykonanych przeróbek musi być zgodny z Załącznikiem J do MKS (Zał. J), w szczególności dotyczy to układu hamulcowego i paliwowego oraz wyposażenia bezpieczeństwa — klatka bezpieczeństwa, fotele, pasy bezpieczeństwa.
3. W przypadku samochodów hybrydowych i elektrycznych do startu w AIS dopuszczone będą jedynie samochody seryjne (nie modyfikowane). Muszą one spełniać zapisy art. 1 (modyfikacje wymienione w art. 2 są zabronione). Wszędzie, gdzie w dalszych zapisach wspomniane jest kilka wariantów wyposażenia samochodu, obowiązuje wyłącznie wyposażenie oryginalne (seryjne).

3.1 Organizator imprezy który zdecyduje się dopuścić do udziału w niej samochody hybrydowe i elektryczne, w których napięcie instalacji elektrycznej wynosi do 30V prądu zmiennego (AC) i do 60V prądu stałego (DC) – na przykład samochody typu MHEV (mild hybrid) zobowiązany jest do weryfikacji podczas BK1, że zgłoszony samochód spełnia w/w warunki. Obowiązkiem zgłaszającego jest przedstawienie wiarygodnych dokumentów na potwierdzenie spełnienia tych warunków – np. danych z dokumentacji technicznej samochodu lub oświadczenia jego producenta.

3.2 Organizator imprezy który planuje dopuścić do udziału w niej samochody hybrydowe i elektryczne, w których napięcie instalacji elektrycznej jest wyższe niż 30V prądu zmiennego (AC) i 60V prądu stałego (DC) zobowiązany jest wcześniej skontaktować się z Zespołem ds. Nowych Technologii powołanym przez GKSS PZM. Bezwzględnie konieczne jest wdrożenie wszystkich procedur opisanych w dokumencie „Samochody Hybrydowe i Elektryczne. Wytyczne dla organizatorów imprez oraz zawodów sportowych" dostępnym na stronie internetowej PZM www.pzm.pl/regulaminy/rajdy.

Obowiązkowe wyposażenie samochodu:

1. Pasy bezpieczeństwa, dla kierowcy i pilota muszą być (do wyboru):
- Oryginalne/seryjne, zgodne z homologacją producenta samochodu (w tym przypadku można używać tylko oryginalne/seryjne fotele),
- Stosowane w sporcie samochodowym z aktualną lub wygasłą homologacją FIA (z listy technicznej FIA nr 24 lub 57). Pasy te muszą być zamontowane zgodnie z art. 253-6 Zał. J,
- Akcesoryjne, zgodne z homologacją ECE-R 16 (tzw. "E"). Muszą być zamontowane zgodnie z instrukcją producenta pasów bezpieczeństwa, którą to instrukcję uczestnik musi przedstawić podczas BK1.

2. Fotel kierowcy i pilota musi być (do wyboru):
- oryginalny/seryjny, zgodny z homologacją producenta samochodu (w tym przypadku można używać tylko oryginalne/seryjne pasy bezpieczeństwa) wyjątki podano w zał. nr 3b do niniejszego regulaminu,
- typu kubełkowego (zalecane z listy technicznej FIA nr 12, 40 lub 91). Muszą być zamontowane zgodnie z art. 253-16 Zał. J.

3. Minimum jedna gaśnica o masie min. 1 kg, z aktualną datą dopuszczenia do użycia, spełniająca poniższe wymagania:
- W samochodach oryginalnych/seryjnych, zgodnych z homologacją producenta, gaśnica może być zamocowana w oryginalnym miejscu, w sposób przewidziany przez producenta samochodu.
- W samochodach z przeróbkami (patrz powyżej - dopuszczone samochody) gaśnica o masie 1kg musi być solidnie zamocowana, minimum jedną metalową opaską z zapięciem, umożliwiającym jej szybkie wyjęcie z mocowania. Natomiast gaśnica o masie ponad 1 kg musi być solidnie zamocowana dwoma metalowymi opaskami z zapięciami, umożliwiającymi jej szybkie wyjęcie z mocowania.

W obu przypadkach gaśnica musi być zamontowana w miejscu łatwo dostępnym dla kierowcy i pilota. Na gaśnicy muszą być umieszczone następujące informacje: rodzaj środka gaśniczego, masa lub objętość środka gaśniczego, data wymaganego przeglądu lub data ważności.

4. Apteczka z odpowiednim wyposażeniem medycznym.

5. Zderzak przedni i tylny.
6. Numery startowe i obowiązkowa reklama organizatora.

Ponadto każdy samochód musi spełnić następujące wymogi:
1. Identyczne koła (obręcz i opona) na danej osi.
2. Wszystkie przedmioty w bagażniku i kabinie muszą być solidnie zamocowane.
3. Dodatkowe punkty świetlne – zgodnie z Ustawą „Prawo o ruchu drogowym".
4. Jeżeli na bocznych tylnych szybach samochodu naklejone zostaną flagi i/lub imiona/nazwiska to muszą być one zgodne z danymi zawartymi w zgłoszeniu do imprezy, a ich format musi odpowiadać wymaganiom opisanym w art. 28.1 Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA.
5. Nie wolno stosować na oponach żadnych elementów przeciwpoślizgowych, zarówno mechanicznych, jak i chemicznych.
6. W KJS dopuszcza się używanie tylko opon handlowych, posiadających znak homologacji E.
Nie dotyczy zawodników startujących w klasyfikacji GOŚĆ wyłącznie samochodami dopuszczonymi do RSMP, HRSMP i RO.

Organizator zastrzega sobie prawo wprowadzenia dodatkowych wymagań, które muszą być ogłoszone regulaminem/komunikatem przed imprezą. Organizator może nie dopuścić do startu w imprezie lub zdyskwalifikować w trakcie imprezy każdy samochód, który sędziowie techniczni uznają za zagrażający bezpieczeństwu. Uczestników Super KJS, Super Sprint, gdy PS zorganizowana jest na drodze publicznej i jest dłuższa niż 2 km, oraz Autoslalomu dodatkowo obowiązują wymagania opisane w zał. 3a do niniejszego regulaminu.

Zał. 3a

Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego oraz pojazdów w Super KJS oraz wymienionych w regulaminie AIS niektórych wersji Super Sprintu i Autoslalomu

Wprowadzenie

Niniejsze przepisy określają niezbędne minimum elementów wyposażenia bezpieczeństwa, w które musi być wyposażony pojazd oraz załoga biorąca udział w Super KJS oraz wymienionych w regulaminie AIS niektórych wersjach Super Sprintu i Autoslalomu. Każda Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego (OKSS) w przypadku pojedynczej imprezy lub cyklu imprez może wprowadzić w oparciu o stosowny zapis w regulaminie imprezy lub cyklu, dodatkowe wymagania dotyczące wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załogi oraz wyposażenia bezpieczeństwa pojazdów.

Wymogi:

1. Klatka bezpieczeństwa – zgodna z art. 253-8 Zał. J. Obowiązkowe jest zastosowanie otulin ochronnych klatki bezpieczeństwa zgodnych (jako minimum) z art. 8.3.5 art. 253 Zał. J na rok 2016.

2. Pasy bezpieczeństwa – minimum 4-punktowe, posiadające aktualną lub wygasłą homologację FIA z listy technicznej FIA nr 24 lub 57. Muszą być one zamontowane zgodnie z art. 253-6 Zał. J. W samochodzie muszą znajdować się noże do cięcia pasów bezpieczeństwa, w ilości zgodnej z liczbą członków załogi. Muszą być zamontowane w miejscu łatwo dostępnym dla członków załogi zapiętych w pasy bezpieczeństwa.

3. Fotele typu kubełkowego (zalecane z listy technicznej FIA nr 12, 40 lub 91) – montaż foteli zgodny z art. 253-16 Zał. J.

4. Gaśnice i systemy gaśnicze – zgodne z art. 253-7 Zał. J. Dopuszcza się, jako minimum, wyposażenie samochodu tylko w dwie gaśnice ręczne o masie środka gaśniczego min. 2 kg każda (dotyczy gaśnic proszkowych). W przypadku innych środków gaśniczych jego minimalne ilości muszą być zgodne z art. 253-7 Zał. J.

5. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego:

- system FHR jest wymagany dla samochodów o pojemności przeliczeniowej powyżej 2000 cm^3 i stanowczo zalecany dla pozostałych samochodów,
- kombinezon – zgodny z listą techniczną FIA nr 27 lub 74. Dopuszczone jest używanie kombinezonów z wygasłą homologacja FIA Standard 1986 oraz innych trudnopalnych jednoczęściowych kombinezonów (np. kombinezon mechanika),
- bielizna (długa), balaklawa, skarpety – są stanowczo zalecane. Dopuszczone jest używanie w/w wyposażenia osobistego, wykonanego z włókien naturalnych, z utraconą normą ISO 6940 oraz nieposiadających homologacji,
- buty i rękawice – są stanowczo zalecane (norma 8856-2000 lub 8856-2018). Stosowanie rękawic nie dotyczy pilotów. Dopuszczone jest używanie w/w wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940. Dopuszcza się używanie nieposiadających homologacji butów skórzanych.

kaski ochronne dla załogi muszą być typu stosowanego w sporcie motorowym. Stanowczo zalecane są kaski ochronne zgodne ze standardem z listy technicznej FIA nr 25. W przypadku stosowania systemu FHR kask musi być zgodny z normą FIA, która dopuszcza użycie tego systemu.

6. Szyby. Jeżeli oryginalne/seryjne szyby boczne zostały zastąpione innymi, to muszą spełniać następujące warunki:

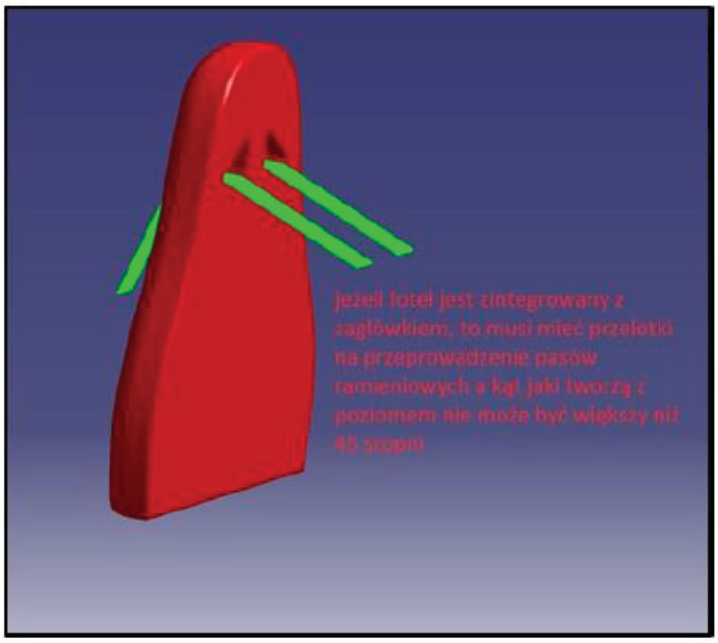
- wykonane z poliwęglanu,
- minimalna grubość 3,8 mm,
- demontaż szyb bocznych musi być możliwy bez użycia narzędzi,
- szyby w drzwiach przednich muszą być przeźroczyste (nie przyciemnione),
- przesuwne okienko może być zamontowane w szybach w drzwiach kierowcy i pilota. Otwór tego okienka musi wynosić minimalnie 130 mm x 130 mm, maksymalnie 150 mm x 150 mm,
- do drzwi bezramkowych może zostać dodana ramka.

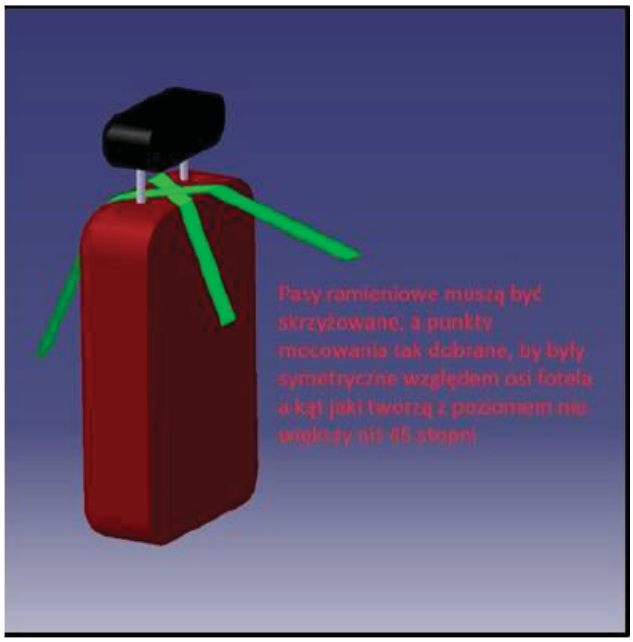
7. Podczas przebywania w samochodzie na trasie próby sportowej każdy członek załogi, pod rygorem dyskwalifikacji z imprezy, musi mieć na głowie prawidłowo zapięty kask ochronny, prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa oraz musi być ubrany w kombinezon. W celu zapewnienia maksymalnej ochrony stanowczo zaleca się każdemu uczestnikowi stosowanie homologowanych przez FIA elementów wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załogi oraz wyposażenia bezpieczeństwa pojazdu.

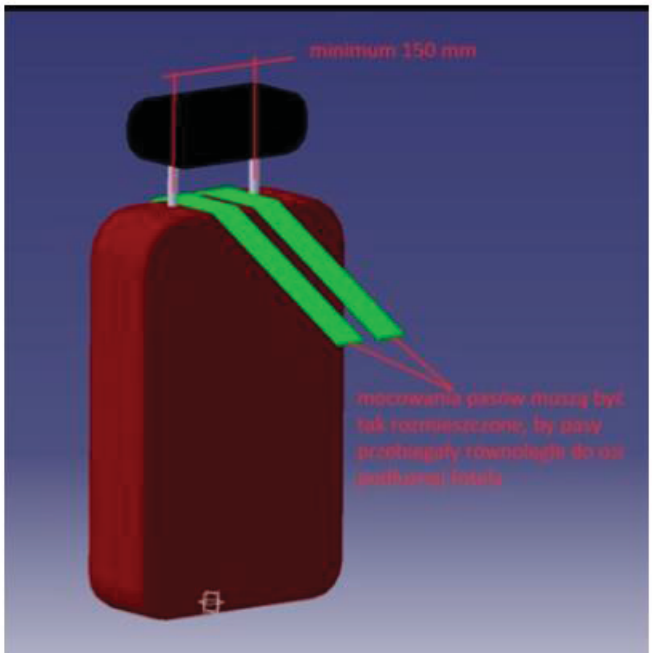
8. W każdym startującym samochodzie musi być przewożona plansza o wymiarach co najmniej 42 x 29,7 cm (A3), na której znajduje się czerwony znak **"SOS"** z jednej strony oraz zielony znak **"OK"** z drugiej strony. Plansza musi znajdować się wewnątrz samochodu i być łatwo dostępna dla kierowcy i pilota.

Zał. 3b

Schemat zamocowania pasów szelkowych do fotela seryjnego







Zał. 3c

Zasady mocowania kamer w samochodach sportowych

1. WSTĘP

Termin kamera odnosi się do wszystkich elementów urządzenia np.: obiektyw, wspornik, uchwyt, urządzenie nagrywające, baterie. Zastosowanie kamer i / lub video-rejestratorów musi być każdorazowo zatwierdzone przez Kierownika BK.

2. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH ZAMKNIĘTYCH

2.1. Kamery wewnętrzne

2.1.1. Kamery posiadające wspornik muszą być zamontowane przy zachowaniu następujących zasad:

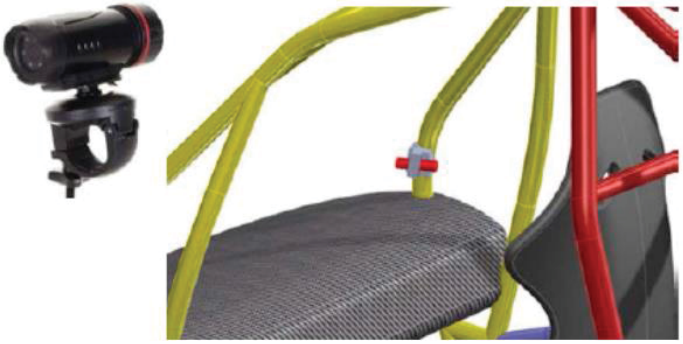
- w strefie za oparciami foteli,
- do elementu klatki bezpieczeństwa np. przy użyciu skręcanych obejm (rys. 1 i 2),
- do metalowej konstrukcji nadwozia np. przy użyciu przykręconych uchwytów.

2.1.2. Kamery typu "Cravon" mogą być mocowane na elemencie klatki bezpieczeństwa z przodu lub w obszarze odpowiadającym powierzchni deski rozdzielczej (rys. 3 i 4).

2.1.3. Skrzynka rejestrująca (z bateriami) musi być zamocowana do podłogi za jednym z siedzeń – zasada montażu identyczna jak w przypadku mocowania akumulatora w kabinie (Zał. J art. 255, art. 5.8.3).

Rys. 1

Rys. 2



Rys. 3

Rys. 4

2.2. Kamery zewnętrzne

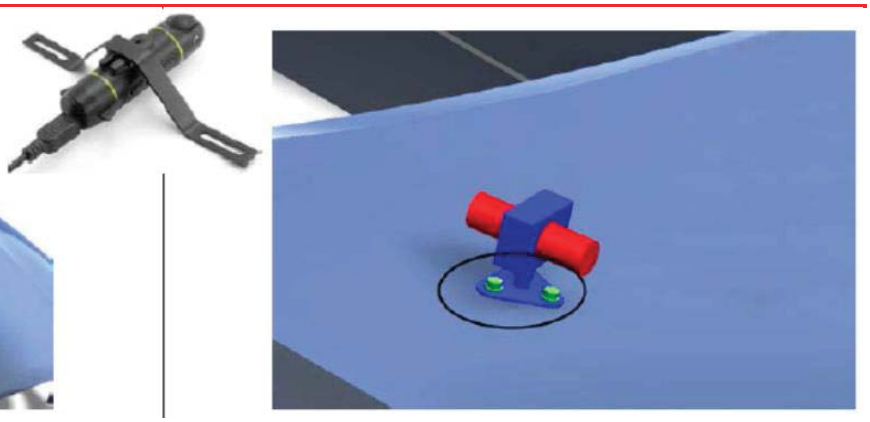
2.2.1. Kamery muszą być zamontowane wewnątrz obrysu nadwozia (widok z góry – rys. 5 i 6).

2.2.2. Jeżeli kamera posiada wspornik to jego wysokość nie może przekraczać 40 mm. Do mocowania kamery ze wspornikiem o wysokości 40 mm musi być zastosowane rozwiązanie jak pokazano na rys. 6, tj.:

- połączenie z nadwoziem przy użyciu minimum 2 śrub M5 z nakrętkami,
- wkładki ze sklejki o minimalnej grubości 3 mm i powierzchni 120 cm^2 zamontowanej od wewnętrznej strony nadwozia (materiał nadwozia znajduje się pomiędzy sklejką i podporą kamery),
- solidne mechanicznie połączenie kamery ze wspornikiem.

2.2.3. Jeżeli stosuje się oddzielny element rejestrujący lub baterie to części te muszą być zamontowane wg zasad podanych w pkt 2.1.

Rys. 5

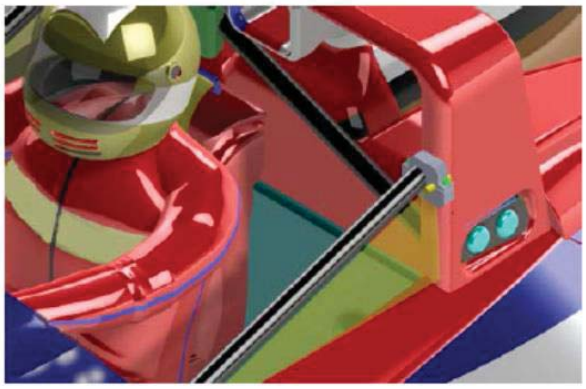


Rys. 6

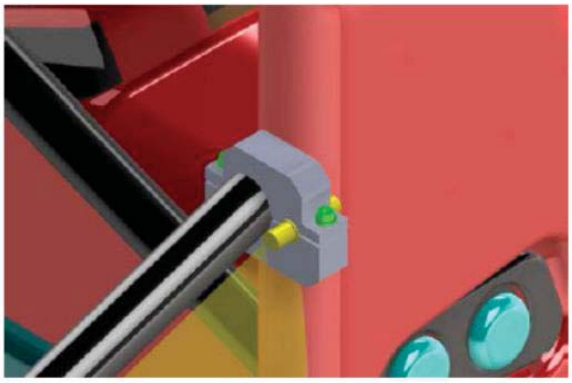
3. MONTAŻ KAMER W SAMOCHODACH OTWARTYCH (jedno- lub dwumiejscowych)

Wspornik kamery musi być zamocowana mechanicznie do pałąka klatki bezpieczeństwa (rys. 7 i 8):

- jeżeli w tylnej przestrzeni to za zagłówkiem/głową kierowcy. Miejsce dowolne pod warunkiem, że w żadnym przypadku kamera nie wejdzie w kontakt z ciałem kierowcy,
- jeżeli w przestrzeni przed głową kierowcy to pod warunkiem zachowania odległości minimum 400 mm od głowy kierowcy.



Rys. 7



Rys. 8

4. ROZWIĄZANIA ZABRONIONE

Zabrania się montażu kamer lub wsporników przy użyciu taśm, rzepów lub urządzeń przyssanych. Przykłady rozwiązań zabronionych pokazano na rys 9 i 10.

Rys. 9

Rys. 10

PROCEDURA BEZPIECZEŃSTWA W RAJDACH SAMOCHODOWYCH

2020

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

1. Procedura Bezpieczeństwa w razie wypadku to obowiązkowy i precyzyjny sposób działania załóg, startujących w rajdzie, mający na celu umożliwienie przeprowadzenia jak najbardziej skutecznej akcji ratowniczej. Postępowanie zgodnie z Procedurą Bezpieczeństwa umożliwia dotarcie fachowej pomocy do poszkodowanych w najkrótszym czasie. Działania załóg uzupełniają się i stanowią istotną część działań podejmowanych przez osoby odpowiedzialne ze strony Organizatora za bezpieczeństwo wszystkich uczestników rajdów.

Dzięki Procedurze Bezpieczeństwa możliwe jest zatrzymanie rajdu w miejscu nieszczęśliwego zdarzenia, co przy dzisiejszych metodach śledzenia przejazdu samochodów na trasach OS-ów przy pomocy systemu GPS powoduje, że zarówno kierownik OS-u jak i Centrum Kierowania Rajdem (CKR) widzą dokładnie, kiedy można wysłać pojazdy ratownicze na trasę odcinka specjalnego - nawet „pod prąd", nie narażając ich oraz innych uczestników zawodów na ryzyko kolizji. Uruchamiając Procedurę Bezpieczeństwa należy jak najszybciej skontaktować się z CKR przy pomocy telefonu alarmowego i bezwzględnie zastosować się do otrzymanych poleceń.

GKSS przedstawia poniżej szczegółowe wytyczne dotyczące przeprowadzania procedury i podkreśla, że tekst ten nie jest ostateczną receptą na sposób postępowania w razie wypadku. Nie są tu przewidziane wszystkie możliwe sytuacje związane z wypadkami na OS-ach. Jednocześnie GKSS gwarantuje, że żadna załoga nie będzie pokrzywdzona z powodu uruchomienia Procedury Bezpieczeństwa i udzielenia pomocy, bądź podporządkowania się przepisom wynikającym z faktu użycia czerwonej flagi.

Dyrektor Zawodów (na podstawie art. 52 Regulaminu Sportowego) nadać takiej załodze czas przejazdu, który uzna za najbardziej sprawiedliwy. Należy jednak pamiętać, że działanie takie nie zawsze podjęte jest automatycznie. Zatem załoga, która nie wykonała przejazdu danego OS-u w sposób sportowy z powodu uruchomienia lub uczestnictwa w Procedurze Bezpieczeństwa, powinna o tym fakcie poinformować pisemnie Dyrektora Zawodów.

2. W każdym startującym samochodzie musi być przewożona plansza o wymiarach co najmniej 42 x 29,7 cm (A3), na której znajduje się czerwony znak **"SOS"** z jednej strony oraz zielony znak **"OK"** z drugiej strony. Plansza musi znajdować się wewnątrz samochodu i być łatwo dostępna dla kierowcy i pilota. Znaki te mogą być również dołączone do książki drogowej. Odpowiedni znak musi być pokazywany wszystkim nadjeżdżającym samochodom. Każdy samochód biorący udział w rywalizacji musi być również wyposażony w czerwony trójkąt odblaskowy.

2.1. Zielony znak **„OK"** pokazuje się gdy poszkodowani nie potrzebują pomocy.
2.2. Czerwony znak **„SOS"** pokazuje się gdy poszkodowani potrzebują pomocy.
2.3. Jeśli, z jakiegokolwiek powodu, nie będzie możliwe pokazanie znaku **„OK/SOS"** w dowolnej z powyżej opisanych sytuacji, członkowie załogi znajdujący się poza samochodem muszą w zamian, w sposób wyraźny i zrozumiały, zastosować mowę ciała:

- podniesione ramię z kciukiem skierowanym w górę celem przekazania znaku **„OK"**,
- skrzyżowane ramiona ponad głową celem przekazania znaku **„SOS"**.

3. W razie wypadku wymagającego pilnej interwencji ratunkowej (nie tylko medycznej), czerwony znak **„SOS"** musi być w miarę możliwości natychmiast pokazany następnym nadjeżdżającym samochodom i każdemu helikopterowi, jeżeli ten próbuje interweniować. Konieczne jest jak najszybsze aktywowanie przycisku **„SOS"** znajdującego się na konsoli systemu GPS (jeżeli jest zainstalowana). Musi być również wystawiony czerwony trójkąt odblaskowy. Czynności te dotyczą także wypadków, w których poszkodowani są widzowie (publiczność).

4. Każda załoga :

- **której pokazano czerwony znak „SOS" lub**
- **gdy widzi samochód, który doznał wypadku i nie jest wystawiony zielony znak „OK" lub,**
- **która widzi poszkodowane osoby np. publiczność, osoby funkcyjne,**

musi natychmiast zatrzymać się w celu udzielenia pomocy ! ! !

5. Parkowanie musi być wykonane w sposób bezpieczny tj. zapewniający swobodny przejazd po trasie OS-u (aby nie spowodować kolejnego incydentu) i jednocześnie zapewniający swobodny dojazd służbom ratowniczym na miejsce zdarzenia. Dotyczy to także sytuacji nie przewidzianych w art. 4. niniejszej procedury. Jeżeli jest potrzeba niesienia pomocy, bezwzględnie należy podjąć wszelkie możliwe działania nie bacząc na wynik sportowy. Dyrektor Zawodów zrekompensuje te działania stosując art. 52 Regulaminu Sportowego.

6. Załoga, która jako pierwsza znajdzie się w miejscu wypadku, po zatrzymaniu się obejmuje koordynowanie akcją ratunkową w następujący sposób:

6.1. Pierwszy z jej członków, **„Koordynator 1”**:
- ocenia stan poszkodowanych osób – pod względem konieczności akcji podtrzymującej życie i innej pomocy przedmedycznej. Jeśli jest więcej osób wymagających pomocy – włącza do akcji osoby postronne (o ile są),
- ocenia stan bezpieczeństwa auta pod względem możliwości pogłębienia się skutków wypadku (np. zapalenie, obsunięcie lub zawalenie, utonięcie załogi, incydent z udziałem następnej załogi, itp.) Wykonuje lub zleca wykonanie niezbędnych czynności zabezpieczających,
- podejmuje próbę kontaktu z CKR poprzez numer alarmowy **(+48 609 905 555)** i relacjonuje przebieg wydarzeń tj.: potwierdza zatrzymanie rajdu w miejscu wypadku, podaje numer startowy poszkodowanych, określa zakres niezbędnej pomocy, jak najbardziej precyzyjnie określa miejsce wypadku (odległość od startu, pozycja z książki drogowej, charakterystyczne cechy terenu, znaki i tablice drogowe, inne).

6.2. Drugi z jej członków, **„Koordynator 2”**, dokładnie w tym samym czasie :
- przyciska migający na czerwono przycisk **„SOS”** na konsoli systemu GPS i zatrzymuje kolejną nadjeżdżającą załogę przekazując jej wszystkie informacje o wypadku. Drugi samochód, który zjawi się na miejscu wypadku, po uzyskaniu w/w informacji, kontynuuje jazdę by przekazać je na najbliższym punkcie łączności radiowej. W czasie jazdy należy zachować szczególną ostrożność mając na względzie fakt, że na odcinku trwa już akcja ratunkowa.
- ustawia czerwony trójkąt odblaskowy, w dobrze widocznym miejscu, po tej samej stronie drogi co samochód poszkodowanych i w odległości co najmniej 50 m przed miejscem gdzie się on znajduje,
- zatrzymuje wszystkie kolejne załogi.

6.3. Koordynatorzy akcji zapewniają dojazd do miejsca wypadku (z obu kierunków) pojazdom ratowniczym poprzez:
- odpowiednie parkowanie kolejnych, nadjeżdżających aut rajdowych,
- rozpoznanie, wytyczenie i przygotowanie drogi dostępu do miejsca wypadku dla służb ratowniczych.

6.4. Koordynatorzy mogą użyć do realizacji wyżej wymienionych czynności wszystkich członków nadjeżdżających załóg. Osoby te winny wykonywać ich polecenia.

6.5. W momencie przybycia kierownika zabezpieczenia OS-u bądź profesjonalnych ratowników, koordynatorzy przekazują kierowanie akcją ratowniczą, podporządkowując się ich poleceniom.

7. Załoga która udała się do najbliższego punktu łączności radiowej, przekazuje meldunek osobie funkcyjnej i podaje szczegóły lokalizacji wypadku. Następnie, aż do odwołania akcji ratunkowej, pozostaje w tym punkcie z wyjątkiem przypadku, gdy punktem tym jest meta OS-u lub gdy otrzyma inne polecenie z CKR.

8. Wobec każdej załogi, która nie zastosowała się do przepisów art. 53 Regulaminu Sportowego – ZSS może zastosować karę zgodną z przepisami MKS. Może to być kara do dyskwalifikacji włącznie oraz wniosek do GKSS o zawieszenie licencji, bądź wykluczenie kierowcy i pilota.

9. W przypadku, gdy poszkodowani nie wymagają natychmiastowej pomocy załoga, która zatrzymała się przyciska migający na zielono przycisk **„OK”** na konsoli systemu GPS. Niezależnie od tego zielony znak **„OK”** musi być pokazany wszystkim nadjeżdżającym samochodom i helikopterowi, jeżeli ten próbuje interweniować.

10. Załoga opuszczająca pojazd i miejsce wypadku jest osobiście odpowiedzialna za umieszczenie zielonego znaku **„OK”** w sposób trwały i dobrze widoczny z trasy OS-u. Niedopełnienie powyższego obowiązku może spowodować, że załoga ta będzie odpowiedzialna za nieuzasadnione zatrzymanie Odcinka Specjalnego i uruchomienie akcji ratunkowej.

10.1. Zobowiązuje się załogę, której samochód został uszkodzony lub uległ awarii na trasie OS-u, i znajduje się w miejscu gdzie może zagrażać bezpieczeństwu innych uczestników rajdu, do bezzwłocznego jego usunięcia w bezpieczne miejsce (o ile jest to tylko możliwe) z zachowaniem szczególnej ostrożności.

10.2. W przypadku, gdy uszkodzone lub zdefektowane auto zostanie na trasie OS lub w jej bezpośredniej bliskości, gdyż jego usunięcie w bezpieczne miejsce było niemożliwe, Kierownik Zabezpieczenia na następne przejazdy tego OS-u, oznakuje je w sposób widoczny np. taśmą ostrzegawczą. Załogi będą informowane o tym fakcie przed startem do odcinka specjalnego, ze wskazaniem tego miejsca w książce drogowej.

10.3. Podczas trwania OS i/lub tzw. „gotowości OS” usunięcie przez zespół zawodnika, uszkodzonego lub zdefektowanego auta, które znajduje się poza trasą jest możliwe wyłącznie za zgodą kierownika OS-u, który musi otrzymać akceptację CKR. Samodzielne działanie bez zgody kierownika OS-u, które może narazić innych uczestników rajdu na niebezpieczeństwo, jest surowo zabronione i zostanie zasygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych.

11. W przypadku zatrzymania samochodu na trasie OS, czerwony trójkąt odblaskowy musi być ustawiony w dobrze widocznym miejscu w odległości, co najmniej 50 m za samochodem. Trójkąt musi być umieszczony po tej samej stronie drogi co samochód. Dotyczy to każdego przypadku zatrzymania się na OS-ie, nie tylko związanego z Procedurą Bezpieczeństwa, np. wymiany koła, naprawy samochodu itp. Jeżeli zatrzymanie się nie wymaga wezwania pomocy, obligatoryjnie musi być aktywowany na konsoli systemu GPS migający na zielono przycisk **„OK”**. Trójkąt musi być wystawiony nawet wtedy, gdy zatrzymany samochód znajduje się poza drogą.

12. Zobowiązuje się załogi do bacznego obserwowania punktów łączności radiowej, których lokalizacja jest określona w książce drogowej. Na trasie OS taki punkt oznakowany jest tablicą z czarnym symbolem punktu łączności na niebieskim tle, poprzedzoną w odległości 100 m tablicą z czarnym symbolem punktu łączności na żółtym tle. **W tym punkcie (i wyłącznie tu) może być pokazywana czerwona flaga. O konieczności użycia czerwonych flag decyduje Dyrektor Zawodów.** Flaga ta będzie pokazywana przez sędziego ubranego w żółtą kamizelkę z narysowanym symbolem punktu łączności. Sędzia będzie prowadził „protokół użycia czerwonej flagi”. Ze względu na swoje bezpieczeństwo sędzia ów może stać poza drogą co może utrudniać zauważenie flagi. Dlatego zaleca się pilotom wprowadzenie do opisów OS-ów oznaczeń punktów łączności radiowej i baczne ich obserwowanie.

12.1. Gdy załodze zostanie pokazana czerwona flaga, to załodze tej, po zastosowaniu się przez nią do wynikającej z tego faktu procedury zostanie nadany czas przejazdu zgodnie z art. 52 Regulaminu Sportowego.

12.2. W związku z pokazaniem czerwonej flagi, załoga musi natychmiast zwolnić, zachować ograniczoną prędkość do końca odcinka specjalnego i stosować się do poleceń sędziów lub kierowców samochodów interwencyjnych, które napotka. Flagi są pokazywane we wszystkich punktach łączności radiowej poprzedzających wypadek. Można spodziewać się przeszkód na trasie OS (np. kibice podążający w stronę wypadku). Może wystąpić blokada związana z Procedurą Bezpieczeństwa (np. może być na trasie karetka jadąca do chorego kibica lub mieszkańca pobliskich zabudowań, demonstracja blokująca drogę lub inne wydarzenia nie związane z rajdem). Należy kontrolować lusterka wsteczne upewniając się czy pojazdy ratownicze nie chcą nas wyprzedzić. Należy przygotować się do udzielenia pomocy w likwidowaniu skutków wypadku. Należy też pamiętać o podporządkowaniu się poleceniom kierujących akcją ratowniczą.

13. W książce drogowej każdego rajdu znajduje się skrócona instrukcja opisująca Procedurę Bezpieczeństwa stosowaną w razie wypadku.

14. W regulaminie uzupełniającym każdego rajdu, w czasie którego zastosowany będzie system GPS, znajdą się strony opisujące obsługę tego urządzenia.

15. Powyższa Procedura Bezpieczeństwa jest obligatoryjna w rajdach każdej rangi, z wyłączeniem zapisów dotyczących użycia systemu GPS, jeżeli takowy nie został zastosowany.

Zatwierdzono przez GKSS w dniu 10.02.2020 r.
Tekst jednolity z dnia 10.02.2020 r.

REGULAMIN
RAJDOWYCH MISTRZOSTW POLSKI SAMOCHODÓW TERENOWYCH
2024

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

Spis treści:

1. Postanowienia ogólne 3
2. Kalendarz RMPST 3
3. Ogólne warunki organizacyjne 3
4. Pojazdy 7
5. Zawodnicy/Załogi 8
6. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu 9
7. Zgłoszenia, wpisowe 10
8. Zezwolenie / Ubezpieczenie / Odpowiedzialność 11
9. Protesty i odwołania 12
10. Punktacja i klasyfikacja w rundach RMPST 12
11. Nagrody w rundach RMPST 14
12. Warunki klasyfikacji rocznej 14
13. Klasyfikacje roczne RMPST 15
14. Inne postanowienia 15
Załącznik nr 1 Kryteria do listy kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych 18
Załącznik nr 2 Regulamin Techniczny Grupy TRUCK 19
Załącznik nr 3 Regulamin techniczny Grupy TH 20
Załącznik nr 4 Regulamin techniczny Grupy OPEN 22
Załącznik nr 5 Regulamin techniczny Klasa T4NAt 24
Załącznik nr 6 Schemat montażu klatki bezpieczeństwa przykręcanej do głównej konstrukcji pojazdu SSV 29
Załącznik nr 7 Regulamin techniczny Grupy CLASSIC 30
Załącznik nr 8 Zapowiedź zmian regulaminowych w kolejnych sezonach 33

1. Postanowienia ogólne

1.1. Rajdowe Mistrzostwa Polski Samochodów Terenowych (zwane dalej RMPST) są własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM).
1.2. Nadzór nad przebiegiem RMPST sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS PZM), która zastrzega sobie prawo do interpretacji niniejszego regulaminu i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu oraz innych przepisów, w oparciu o które rozgrywane są RMPST oraz do podejmowania decyzji.
1.3. Rajdy zaliczane do RMPST (zwane dalej rajd lub runda) rozgrywane są w oparciu o poniższe aktualnie obowiązujące przepisy:

- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (zwany dalej MKS) wraz z załącznikami;
- Regulamin Sportowy Rajdów Terenowych FIA (zwanym dalej Regulamin Sportowy FIA) wraz z załącznikami;
- niniejszy regulamin RMPST (zwany dalej Regulaminem) wraz z załącznikami i komunikatami GKSS PZM;
- regulamin uzupełniający danej rundy RMPST;
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych PZM;
- Ustawa „Prawo o ruchu drogowym";
- Inne aktualnie obowiązujące przepisy, bezpośrednio związane z organizacją i udziałem w rundach RMPST.

1.4. Niniejszy regulamin uzupełnia i miejscami precyzuje postanowienia zawarte w MKS i Regulaminie Sportowym FIA o wymagania PZM. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem zastosowanie ma MKS oraz Regulamin Sportowy FIA wraz z załącznikami.
1.5. Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, Regulaminie Sportowym FIA lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA, Światowej Radzie Sportu Samochodowego bądź Komisji Rajdów Terenowych FIA odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne plenipotencje: PZM – dla FIA oraz GKSS PZM – dla Światowej Rady Sportu Samochodowego FIA oraz Komisji Rajdów Terenowych FIA.
1.6. Jeżeli wystąpią różnice w interpretacji przepisów FIA to powstały spór rozstrzygać będzie obowiązujący tekst angielski.
1.7. Wszelkie odstępstwa od ustaleń niniejszego regulaminu rozpatrywane będą przez GKSS PZM, na wniosek organizatora rajdu.

2. Kalendarz RMPST

2.1. Niniejszy regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach zaliczanych do RMPST, znajdujących się w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM.
2.2. Do RMPST zaliczane będą rajdy określone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na dany sezon, dostępnym na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl.

3. Ogólne warunki organizacyjne

3.1. Regulamin uzupełniający
3.1.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego, musi być przesłana do GKSS PZM nie później niż 2 miesiące przed dniem badania kontrolnego przed rajdem (zwanego dalej BK1).
3.1.2. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM musi być umieszczony na stronie internetowej rajdu lub/i na stronie internetowej organizatora nie później, niż 30 dni przed dniem BK1. Wraz z regulaminem uzupełniającym musi zostać opublikowana mapa stref ograniczonego dostępu. Harmonogram czasowy oraz plan parku serwisowego muszą być umieszczone na stronie internetowej rajdu i stronie internetowej organizatora nie później niż 7 dni przed dniem BK1.

3.2. Odbiór administracyjny (OA)
3.2.1. Komplet tablic identyfikacyjnych, identyfikatorów, opasek i dokumentów musi być wydany Zawodnikom podczas OA.

3.2.1. Czas i miejsce OA organizator określi w regulaminie uzupełniającym zawodów. Celem OA jest weryfikacja przez biuro zawodów dokumentów uprawniających Zawodników/Załogi, zgłoszonych do udziału w zawodach. Każde spóźnienie na OA względem czasu wyznaczonego przez organizatora podlega karze 100 PLN.

3.2.2. Wszyscy Członkowie Załóg muszą posiadać ważne badania lekarskie i psychologiczne. Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie niedopuszczeniem do startu.

3.2.3. Obowiązkiem każdego Członka Załogi jest poddanie się badaniom lekarskim, jeżeli takie zarządzenie zostało wydane przez organizatora w regulaminie zawodów lub komunikacie. Dotyczy to także badań na zawartość alkoholu, środków odurzających i testów antydopingowych. Odmowa poddania się badaniom będzie skutkowała nie dopuszczeniem do zawodów oraz nałożeniem kary dodatkowej według uznania GKSS.

3.2.4. Podczas OA organizator wyda Zawodnikowi następujący zestaw materiałów i naklejek:
- tablice identyfikacyjne, numery startowe oraz naklejki z reklamą obowiązkową i dodatkową (o ile dotyczy),
- identyfikatory lub opaski dla Załogi oraz Członków Zespołu,
- stosowne przepustki wjazdowe,
- inne przewidziane w Regulaminie Uzupełniającym dokumenty i materiały:

3.3. Badania kontrolne (BK)

3.3.1. Przyjmuje się, że obecność Zawodnika i członków załogi w czasie BK1 nie jest konieczne, niemniej jednak, muszą oni/-e być reprezentowani/-e przez wskazanego w zgłoszeniu uprawnionego przedstawiciela. W czasie BK1 i BK2, wszystkie osoby znajdujące się w strefie BK muszą uwidocznić identyfikator lub opaskę rajdu, upoważniającą do przebywania w tej strefie.

3.3.2. W czasie BK1 Zawodnik lub jego upoważniony przedstawiciel musi przedstawić Książkę Samochodu Sportowego (format A5) lub jej odpowiednik wydany przez ASN zrzeszony w FIA (zwany dalej National Technical Passport), oryginalną kartę homologacyjną na drukach FIA i/lub ASN (jeżeli jest wymagana), pod rygorem niedopuszczenia do startu. Paszport Techniczny FIA, nie zastępuje KSS.

3.3.2.1. Książka Samochodu Sportowego (zwaną dalej KSS)

- Uwaga! W związku z nowymi zapisami dotyczącymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych wymienionych w Oddziale 7 art. 65 (art. 65o–art. 65q) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym dotyczących, które wejdą w życia z dn. 1.06.2024 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1720) zmianie na nowy rodzaj ulegnie KSS PZM dla konkurencji rajdy samochodowe. Do czasu wprowadzenia KSS nowego rodzaju w konkurencji rajdy samochodowe wstrzymane jest wydawanie nowych KSS. Do udziału w zawodach do odwołania zamiast KSS PZM będzie uznawane również wydane przez Delegata Technicznego PZM zaświadczenie, że KSS dla danego samochodu został zatwierdzony. Szczegóły odnośnie wymiany KSS PZM na nowego rodzaju KSS PZM dla konkurencji rajdy samochodowe zostaną opublikowane w marcu 2024 roku.
- Pozytywny wynik Sezonowego Badania Kontrolnego (SBK) PZM będzie konieczny, aby uzyskać Książkę Samochodu Sportowego (KSS) PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe, spełniającą definicję książki samochodu sportowego wydanej przez właściwy polski związek sportowy o której mowa w art. 38 ust.1 pkt 4e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym oraz potwierdzającą wpis do rejestru prowadzonego przez właściwy polski związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie zgodnie z art. 65o ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym. Wyłącznie KSS PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe będzie uprawniać do przystąpienia do badania co do zgodności z warunkami technicznymi określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym.
- KSS innego ASN zostanie uznana wyłącznie w przypadku, gdy samochód jest zarejestrowany w tym samym kraju, którego ASN wydał dany KSS.

3.3.2.2. Sezonowe Badanie Kontrolne (SBK) PZM:

- Od 1.06.2024 roku Sezonowe Badanie Kontrolne (SBK) PZM nie będzie uprawniało do uczestnictwa w rajdzie bez konieczności udziału samochodu w Badaniu Kontrolnym przed rajdem (BK1). Wszystkie samochody będą musiały zostać obligatoryjnie przedstawione na BK1.
- Od sezonu 2025 Pozytywny wynik Sezonowego Badanie Kontrolnego (SBK) PZM będzie konieczny, aby przedłużyć ważność KSS PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe na dany rok.
- Szczegóły tej procedury opisane są w Regulaminie Sezonowego Badania Kontrolnego PZM.
- Przepisy przejściowe dotyczące Sezonowego Badania Kontrolnego PZM, obowiązujące do 01.06.2024 roku opisane są w Zał. 2 do niniejszego regulaminu.

3.3.3. Procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych (KSS, paszportów technicznych FIA, homologacji krajowych) samochodu wraz z obowiązującymi opłatami są podane do wiadomości na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl

3.3.4. Kamery i ich mocowania używane podczas rajdu muszą być przedstawione do akceptacji podczas BK1.

3.3.5. Odstęp czasu pomiędzy BK2, a wywieszeniem prowizorycznej klasyfikacji końcowej rajdu nie może być mniejszy niż 2 godziny.

3.4. Kolejność startowa / listy startowe

3.4.1. Dopuszcza się ustawienie w kolejności startowej do Prologu pierwszego motocykla/quada za ostatnim samochodem/ciężarówką/SSV. W pozostałych przypadkach zastosowanie ma art. 6.8.1 Załącznika VIII - Regulaminu Sportowego FIA, za wyjątkiem Prologu, gdzie pierwszy samochód/ciężarówka/SSV może wystartować do Prologu po ostatnim motocyklu/quadzie w czasie krótszym niż 30 min.

3.4.2. Przy przyznawaniu numerów startowych i tworzeniu listy startowej organizator rundy musi w pierwszej kolejności uwzględnić kierowców z listy kierowców priorytetowych FIA w rajdach terenowych, listy kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych (zał. nr 1) oraz list kierowców priorytetowych w rajdach terenowych innych ASN-ów. W wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach GKSS PZM lub ZSS będzie mógł odstąpić od podanej powyżej reguły, biorąc pod uwagę klasę, wyniki oraz osiągi pojazdu i/lub kierowcy.

3.5. Briefing / Odprawa z zawodnikami

3.5.1. Przynajmniej jeden członek załogi biorącej udział w rundzie musi być obecny na odprawie z Zawodnikami (briefingu), którego data i miejsce wskazane będą w regulaminie uzupełniającym. Nieobecność żadnego z członków załogi na odprawie z Zawodnikami (briefingu) skutkować będzie karą finansową w wysokości 100,- PLN.
W wyjątkowych okolicznościach dopuszcza się przeprowadzenie briefingu w formie video, bądź wydania instrukcji w formie dokumentu udostępnionego na stronie internetowej zawodów.

3.6. Odcinki specjalne/drogowe

3.6.1. W RMPST łączna zaplanowana suma długości odcinków specjalnych (zwanych dalej OS) musi wynosić:
- pomiędzy 150 km, a 200 km dla rund o współczynniku 1;
- powyżej 200 km w przypadku rund o współczynniku 2.

3.6.2. Jeżeli organizator przewiduje rozegranie Prologu to jest on traktowany jako sekcja 1 etapu 1.
3.6.3. Jeżeli OS-y podczas danej rundy, rozgrywane są w przeciwnych kierunkach, to musi powstać taki układ trasy, aby przeciwne przejazdy tego samego odcinka nie odbywały się w czasie tego samego etapu.
3.6.4. Wszyscy zawodnicy/członkowie załóg uczestniczący w rajdzie zobowiązani są do przestrzegania przepisów ruchu drogowego (z wyjątkiem przejazdów sportowych po zamkniętych dla ruchu publicznego trasach OS). Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie trwania rajdu nakładane będą kary zgodnie z art. 27.2 Regulaminu Sportowego FIA. Ustala się następujące kary za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego:

a) Pierwsze wykroczenie:
Przekroczenie prędkości: kara porządkowa 50 PLN za każdy 1 km/h ponad określony limit – kara nadawana przez Dyrektora Zawodów;
Inne wykroczenia: kara do decyzji ZSS.
b) Drugie wykroczenie:
Przekroczenie prędkości: kara porządkowa 100 PLN za każdy 1 km/h ponad określony limit – kara nadawana przez Dyrektora Zawodów;
Inne wykroczenia: kara do decyzji ZSS.
c) Trzecie wykroczenie:
Kara czasowa 5 minut – kara nadawana przez Dyrektora Zawodów;
d) Czwarte wykroczenie
Dyskwalifikacja – kara nadawana przez ZSS.

Powyższe nie obowiązuje podczas zawodów łączonych z zawodami wpisanymi do oficjalnego kalendarza FIA.
3.6.5. Każdy pojazd na trasie OS musi poruszać się z włączonymi światłami mijania i musi mieć zamknięte szyby lub zamontowaną homologowaną przez FIA siatkę bezpieczeństwa.
3.6.6. Po ogłoszeniu trasy rajdu, zabroniona jest obecność na trasie któregokolwiek z OS w jakiekolwiek formie, zawodnika/członka załogi i członka ich zespołu, który zgłosił się do rajdu lub mającego zamiar zgłosić się do rajdu. Organizator wraz z regulaminem uzupełniającym opublikuje mapę stref ograniczonego dostępu, w których przebywanie ww. osób do momentu rozpoczęcia rozgrywania danego OS jest zabronione. Zawodnik/członek załogi i członek ich zespołu, który ze szczególnych względów (np. miejsce zamieszkania, obowiązki zawodowe, itp.) zobowiązany jest do przebywania w strefie ograniczonego dostępu po jej ogłoszeniu, musi o powyższym fakcie odpowiednio wcześniej poinformować organizatora, wraz z wyjaśnieniem przyczyn i uzyskać od Dyrektora Rajdu stosowne zezwolenie.
Każdy zawodnik/członek załogi/członek ich zespołu, którego obecność zostanie stwierdzona w strefie ograniczonego dostępu i który dokonywać będzie zapoznania z trasą OS po ogłoszeniu trasy rundy (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), zostanie zagłoszony do Zespołu Sędziów Sportowych (zwanego dalej ZSS), który po poprzedzonym przez Dyrektora Rajdu dochodzeniu podejmie decyzję o nałożeniu na ww. zawodnika/członka załogi stosownej kary, do nie dopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji włącznie. W przypadku niedopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji zawodnika/członka załogi z ww. powodu wpisowe nie jest zwracane. Ponadto każdorazowe naruszenie ww. przepisu zostanie przez ZSS przekazane do GKSS PZM, która może zdecydować o nałożeniu za powyższe przewinienie kary finansowej do wysokości 30 000,- PLN oraz kary dodatkowej zgodnie z MKS.

3.7. Otwarcie trasy

3.7.1. Wymagane jest stosowanie samochodów organizatora kontrolujących trasę OS, ich oznakowanie i stan zabezpieczenia. Zaleca się, aby po ostatniej załodze trasę każdego OS przejechał pojazd organizatora zamykający trasę, tzw. „Szachownica".
3.7.2. Pojazdy otwierające i zamykające trasę, muszą być oznaczone tablicami identyfikacyjnymi zgodnymi z art. 19. Regulaminu Sportowego FIA.

3.8. Serwisowanie / tankowanie

3.8.1. Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem płachty z materiału płynoszczelnego lub foli o minimalnej grubości 0,5 mm o rozmiarach na tyle większych od wymiarów samochodu, aby podłoże było skutecznie zabezpieczone przed zanieczyszczeniami płynnymi i stałymi. Za

niestosowanie się do powyższego, Dyrektor Zawodów będzie mógł nałożyć na winnego zawodnika/członka załogi karę finansową w wysokości do 100% wymaganego, wskazanego w regulaminie uzupełniającym wpisowego, za każdy stwierdzony przypadek lub inną karę/grzywnę wskazaną w regulaminie uzupełniającym. Zawodnicy/członkowie załogi, członkowie ich personelu oraz ich osoby towarzyszące, zobowiązane są do dbania o porządek na przyznanej im powierzchni w parku serwisowym oraz zabrania lub usunięcia w wyznaczone miejsce, zgromadzonych odpadów - najpóźniej do chwili opuszczenia parku serwisowego. Ograniczenie prędkości pojazdów poruszających się wewnątrz parków serwisowych, przegrupowań i parków zamkniętych wynosi **maksymalnie 30 km/h** i dotyczy wszystkich pojazdów (wyczynowych, serwisowych, organizatora, osób oficjalnych, sędziów, itd.), z wyjątkiem pojazdów służb porządkowych i ratowniczych uczestniczących w interwencji. Może ona być niższa w związku z panującymi warunkami np. wąskie przejazdy czy duża ilość kibiców. Obowiązująca podczas rajdu dozwolona prędkość maksymalna w parku serwisowym oraz kary za jej przekroczenie, muszą być określone w regulaminie uzupełniającym zawodów. Organizator może ustanowić strefy ograniczenia prędkości w parku serwisowym i/lub przegrupowaniu i/lub parku zamkniętym. Ograniczenia prędkości oraz kierunki ruchu muszą być umieszczone w widocznych miejscach oraz wystarczającej liczbie i oznaczone przy pomocy wzorów znaków używanych w oznakowaniu pionowym dróg.

3.8.2. Organizacja stref tankowania odbywa się zgodnie z art. 54 i 55 Regulaminu Sportowego FIA. Ponadto organizator zobowiązany jest dostarczyć płachty z materiału nieprzepuszczającego cieczy ropopochodnych lub folię o minimalnej grubości 0,5 mm zabezpieczającą podłoże w miejscu stanowisk tankowania pojazdów oraz adekwatne zabezpieczenie przeciwpożarowe. Sposób wytyczenia i zabezpieczenia strefy tankowania musi uniemożliwić osobom nieupoważnionym, a w szczególności widzom, dostęp w pobliże tankowanych pojazdów. W trakcie serwisowania zabronione jest tankowanie pojazdów w jakiejkolwiek formie.

3.9. Kontynuowanie udziału w rundzie

3.9.1. W przypadku nieukończenia któregoś z OS przez załogę, z powodu awarii lub z powodu przekroczenia limitu czasu dla OS lub z powodu wypadku, powrót na trasę odbywa się zgodnie wariatem V2 Regulaminu Sportowego FIA art. 34. i 48.

3.9.2. W przypadku, kiedy którykolwiek z członków załogi uległ wypadkowi lub doznał urazów w związku z udziałem w rajdzie i konieczna była interwencja medyczna lub został hospitalizowany w trakcie trwania rajdu, to kontynuowanie przez niego udziału w rajdzie jest możliwe wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody od naczelnego lekarza zawodów, po przeprowadzeniu wymaganych przez lekarza badań. Badanie to musi mieć miejsce najpóźniej na koniec Etapu, podczas którego miał miejsce wypadek.

3.10. System monitorowania pojazdów PZM-GPS

3.10.1. Podczas rund RMPST obowiązkowo stosowany będzie system monitorowania pojazdów PZM-GPS, który jest także oficjalnym pomiarem prędkości stosowanym przez PZM. System ten będzie rejestrował trasę, którą pokonał dany pojazd oraz prędkość z jaką się poruszał podczas trwania rajdu. Dane przekazywane przez system mogą być użyte do weryfikacji przekroczeń dozwolonych maksymalnych prędkości na trasie OS, przestrzegania przez załogę oficjalnej trasy rajdu oraz przestrzegania przepisów ruchu drogowego na dojazdowych odcinkach drogowych, przegrupowaniach, parkach serwisowych i parkach zamkniętych.

3.10.2. System PZM-GPS zawiera funkcjonalność „Alarm Pojazd do Pojazdu", której stosowanie jest obowiązkowe w RMPST.

3.10.3. Urządzenia systemu bezpieczeństwa PZM-GPS będą dostarczane i montowane przez personel organizatora, podczas BK1. Zawodnicy posiadający licencję wydaną przez PZM mają obowiązek przedstawić na BK1 pojazd z zamontowaną uprzednio anteną, konsolą sygnalizacyjną i przewodami, otrzymanymi od zespołu serwisowego PZM-GPS podczas pierwszego BK1 zgłoszonego pojazdu. Zawodnik, który podczas BK1 przedstawi niesprawną i/lub uszkodzoną antenę i/lub przewody i/lub konsolę sygnalizacyjną, zobowiązany jest do usunięcia uszkodzenia i/lub awarii przed końcem BK1 lub zakupu nowego elementu od zespołu serwisowego PZM-GPS.

3.10.4. Podczas trwania rajdu każdy zawodnik/członek załogi jest materialnie odpowiedzialny za urządzenie PZM-GPS dostarczone i zamontowane w jego samochodzie przez zespół serwisowy PZM-GPS. Za sprawność elementów systemu PZM-GPS nabytych przez zawodnika i będących jego własnością, odpowiada zawodnik. W trakcie trwania rajdu w przypadku uszkodzenia z winy lub zaniedbania zawodnika/członka załogi i/lub członka ich personelu urządzenia PZM-GPS wydanego zawodnikowi/załodze podczas BK1, jest on zobowiązany do wyrównania szkody przed ostatnim posiedzeniem ZSS. Niedopełnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez ZSS i/lub dalej także GKSS PZM.

3.10.5. Wpisowe za udział w rundzie zawiera opłaty związane z korzystaniem przez zawodnika z obowiązkowego urządzenia systemu śledzenia pojazdów i systemu „Alarm Pojazd do Pojazdu" PZM-GPS.

3.10.6. Organizator rajdu może pobierać od zawodników kaucję zwrotną za wypożyczone urządzenie systemu PZM-GPS wraz z wymaganym dodatkowym osprzętem. W przypadku niezwrócenia lub uszkodzenia urządzenia z winy lub zaniedbania zawodnika/członków załogi i/lub ich personelu, kaucja nie zostanie zwrócona, a zawodnik zostanie dodatkowo obciążony kosztami naprawy/odtworzenia uszkodzonego/zniszczonego urządzenia i jego osprzętu. Wysokość kaucji za korzystanie z systemu musi być wskazana w regulaminie uzupełniającym.

3.11. Numer Alarmowy

3.11.1 Dla wszystkich organizatorów obowiązuje jeden numer telefonu alarmowego SOS (+48 601 100 777), udostępniany tylko zawodnikom/załogom i służbom organizatora, pod który należy składać informacje o ważnych zdarzeniach mających miejsce na trasie rajdu.

4. Pojazdy

4.1. Dopuszczone pojazdy i podział na grupy

4.1.1. Do rajdów dopuszczone będą niżej wymienione pojazdy, podzielone na następujące Grupy:

Grupa / Klasa		Definicja	Charakterystyka
ULTIMATE	T1+	Prototypowe Samochody terenowe 4x4	pojazdy odpowiadające postanowieniom art. 285-11 Załącznika J 2024 do MKS (zwanego dalej Zał. J)
	T1FIA	Prototypowe samochody terenowe	pojazdy odpowiadające postanowieniom art. 285 Zał. J 2024 i niniejszego regulaminu
STOCK	T2Nat	Produkcyjne samochody terenowe	Pojazdy posiadające homologację (aktualną lub wygasłą) FIA i/lub PZM odpowiadające postanowieniom art. 284 Zał. J 2024 i niniejszego regulaminu
CHALLENGER		Prototypowe lekkie pojazdy terenowe	pojazdy odpowiadające postanowieniom art. 286 Zał. J 2024 i niniejszego regulaminu
SSV	T4FIA	Produkcyjne lekkie pojazdy terenowe SSV	pojazdy odpowiadające postanowieniom art. 286A Zał. J 2024
	T4Nat	Produkcyjne lekkie pojazdy terenowe SSV – grupa narodowa	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 5 do niniejszego regulaminu
CLASSIC		Grupa narodowa historycznych pojazdów terenowych	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 7 do niniejszego regulaminu
TH		Prototypowe samochody terenowe – grupa narodowa	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu
OPEN		Grupa narodowa pojazdów terenowych	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 4 do niniejszego regulaminu
TRUCK		Ciężarówki terenowe	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 8 do niniejszego regulaminu

4.1.2. GKSS PZM może, na pisemny wniosek zainteresowanych Zawodników/podmiotów, utworzyć inną - nową grupę/klasę w trakcie sezonu.

4.2. Wymogi formalne

4.2.1. Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać aktualne dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 283 Zał. J 2024 (wyjątki patrz poniżej). Ważne badanie techniczne uznaje się za dowód, że samochód spełnia wszystkie wymogi Ustawy „Prawo o ruchu drogowym" w tym przepisy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska i jest dopuszczony do ruchu drogowego na terytorium RP.

4.2.2. We wszystkich pojazdach dopuszczalny poziom hałasu nie może przekroczyć 98 dB(A), mierzony pomiędzy 2500 i 3500 obr/min, zgodnie z procedurą FIA.

4.2.3. Tablice rejestracyjne muszą mieć oryginalne wymiary i muszą być zamontowane z przodu i z tyłu pojazdu w widocznym miejscu.

4.2.4. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych (tablice rejestracyjne z czerwonymi znakami na żółtym tle) można poruszać się wyłącznie po:

- trasie rajdu zgodnie z Książką Drogową i opublikowanymi komunikatami do niej,
- trasach dojazdowych wskazanych w Przewodniku Rajdowym (jeżeli został opublikowany) i informacjach Dyrektora.

4.2.5. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych może kierować wyłącznie osoba posiadającą ważną licencję PZM w konkurencji rajdy samochodowe lub wydawaną przez PZM na dany rajd jednorazową licencję mechanika, która jest przypisana do konkretnego samochodu startującego w rajdzie.

4.3. Wyposażenie

4.3.1. Opony

W rajdach RMPST, kierowców z listy kierowców priorytetowych FIA w rajdach terenowych, listy kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych i list kierowców priorytetowych w rajdach terenowych innych ASN-ów nie obowiązują przepisy art. 10.1. – 10.6. Regulaminu Sportowego FIA.

4.3.2. Oświetlenie
Oświetlenie we wszystkich pojazdach musi być zgodne z art.283-16 Zał. J.

4.4. Wyposażenie bezpieczeństwa pojazdu
Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa pojazdów odbywać się będzie podczas BK1 oraz w każdym momencie trwania rajdu. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z wymaganiami skutkować będzie nałożeniem przez ZSS kary do dyskwalifikacji załogi włącznie.

4.4.1. Zbiornik paliwa

a) Pojazdy posiadające ważny Paszport Techniczny FIA, muszą być wyposażone w bezpieczny zbiornik paliwa, zgodnie z wymaganiami aktualnego art. 283 Zał. J 2024.
b) W pozostałych samochodach zbiornik paliwa musi być oryginalny lub bezpieczny FIA (stanowczo zalecany) zgodny z Zał. J. Zaleca się by oryginalny zbiornik paliwa był wypełniony wypełnieniem „D-STOP". Dopuszcza się zbiorniki homologowane z wygasłą datą homologacji przekroczoną o 5 lat.

4.4.2. Systemy gaśnicze

a) W sezonie 2024 w samochodach wszystkich grup zezwala się na stosowanie systemów gaśniczych zgodnych z listą tech. FIA nr 16 lub 52.
b) Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w kabinie, w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").
c) Wszyscy członkowie załogi (z wyjątkiem Grupy TRUCK) muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy, gdy zapięci w pasy siedzą w swoich fotelach.
d) Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex" systemu gaśniczego.

4.4.3. Pozostałe wyposażenie
Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone zgodnie z załącznikiem IV punkt 2 Regulaminu Sportowego FIA
4.4.4. Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne, nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

4.5. Paliwo
4.5.1. Każdy zawodnik jest odpowiedzialny za obliczenie ilości paliwa dla swojego pojazdu. W żadnym przypadku zawodnik/członek załogi nie może wysuwać roszczeń przeciwko organizatorowi rundy, jeśli jego pojazd nie pokona minimalnej wskazanej w regulaminie uzupełniającym rundy, odległości pomiędzy kolejnymi punktami tankowania, niezależnie od charakteru trasy odcinków drogowych jak i OS.
4.5.2. Paliwo musi być zgodne z art. 282-9 Zał. J.
4.6. Załogi pojazdów o otwartym nadwoziu, nie później niż do końca terminu zgłoszeń, mogą na własny koszt zamówić u organizatora dodatkowy egzemplarz książki drogowej.
4.7. Każdy pojazd, który będzie niezgodny z przepisami lub jego konstrukcja zostanie uznana za niebezpieczną, na wniosek Delegata Technicznego godnie z decyzją ZSS, nie zostanie dopuszczony do startu lub do kontynuowania udziału w rajdzie.

5. Zawodnicy/Załogi

5.1. Dopuszczeni zawodnicy
Do udziału w RMPST, jako zawodnik i osoba upoważniona do zgłaszania załóg, dopuszczony będzie każdy podmiot lub osoba posiadająca ważną licencję zawodnika.

5.2. Dopuszczone załogi
Do udziału w RMPST jako członek załogi w charakterze kierowcy lub pilota lub mechanika/nawigatora (trzeci członek załogi w pojazdach Grupy TRUCK) dopuszczona będzie każda osoba, która posiada ważną licencję stopnia ITC-R, ITD-R, ND-R lub licencję odpowiedniej kategorii i stopnia wydaną przez inny ASN zrzeszony w FIA. Zawodnicy / Kierowcy zgłaszający się do zawodów pojazdami z Grupy ULTIMATE muszą posiadać licencje stopnia ITC-R lub równoważna wydaną przez inna ASN zrzeszony w FIA.

5.3. Autoryzacja
Zawodnicy i członkowie załóg posiadający licencję wydaną przez ASN inny niż PZM, muszą posiadać stosowną zgodę na udział w rundzie, wydaną przez ich rodzimy ASN, który wydał im ich licencję.

5.4. Uprawnienia
5.4.1. Do prowadzenia pojazdu uprawnieni są tylko członkowie załogi posiadający odpowiednie uprawnienie do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii).
5.4.2. Wszyscy członkowie załogi muszą posiadać ważne wymagane badania lekarskie i psychologiczne.

5.5. Wyposażenie bezpieczeństwa

5.5.1. Stosowanie urządzenia FHR (Frontal Head Restraint) wymienionego w liście technicznej FIA nr 36 i stosowanego zgodnie z listą techniczną FIA nr 29, jest obowiązkowe w rajdach RMPST dla wszystkich członków załogi we wszystkich grupach pojazdów. Warunki używania systemów FHR opisane są w Rozdziale III załącznika L do MKS FIA (zwanego dalej Zał. L) oraz w instrukcji dla poszczególnych urządzeń HANS i Hybrid_.
Podczas poruszania się samochodu po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji z rajdu musi mieć na głowie prawidłowo zapięty, homologowany kask ochronny (lista techniczna FIA nr 25).
W Grupach / klasach: STOCK, T4Nat, CLASSIC, TH, OPEN oraz TRUCK do końca sezonu 2026 dopuszczone będą kaski z homologacją Snell na następujących zasadach:

- Sezon 2024: Snell SA2010/FIA 8858-2002, Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010,
- Sezon 2025: Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010,
- Sezon 2026: Snell SA2010/FIA 8858-2010 tylko z hologramem FIA, Snell SAH2010/FIA 8858-2010 tylko z hologramem FIA.

5.5.2. Podczas poruszania się samochodu po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji z rajdu musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa.
W wszystkich pojazdach zgodnych z tabelą 4.1.1.niniejszego regulaminu dopuszczone są pasy bezpieczeństwa standard 8853-2016 (lista tech. FIA nr 57). W sezonie 2024, w pojazdach Grupy TH, OPEN, TRUCK, SSV/T4Nat i CLASSIC dopuszczone będą również pasy bezpieczeństwa standardu pasy 8853/98 (lista tech. FIA nr 24), dla których okres użytkowania wydłużony będzie o 5 lat od daty określonej przez FIA (not valid).
5.5.3. Ponadto, każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, rękawice (nie dotyczy pilotów), skarpety i buty - zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 lub 8856-2018 (lista techniczna FIA nr 27 lub 74). Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami rozdziału III Zał. L.
Wyposażenia bezpieczeństwa osobistego zgodnego z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27), które nie posiada hologramu FIA jest dopuszczone na następujących zasadach:

- kombinezony są dopuszczone do użycia przez 15 lat od daty produkcji,
- długa bielizna, balaklawa, rękawice, buty są dopuszczone do użycia do 31.12.2025,
- skarpety są dopuszczone do użycia bezterminowo pod warunkiem, że przepisy FIA w tym zakresie nie ulegną zmianie.

5.5.4. Fotele muszą posiadać aktualną homologację FIA i znajdować się na liście technicznej FIA nr 12, 40 lub 91 oraz być zamocowane zgodnie z art. 283.20. Zał. J. Wyjątki patrz Zał.-3, 4 ,5 i 7 do niniejszego Regulaminu.
5.5.5. Koło kierownicy w Grupie ULTIMATE, CHALLENGER oraz SSV/klasa T4FIA oraz w pozostałych pojazdach posiadających Paszport Techniczny FIA, obowiązkowe jest stosowanie otuliny (padding) zamontowanej na kole kierownicy o minimalnej grubości 40 mm i powierzchni 20000 mm^2 (200 cm^2), wykonanego z materiału CF45M (lista tech. FIA 17). W pozostałych Grupach stosowanie otuliny jest stanowczo zalecane. Od sezonu 2025 otulina zamontowana na kole kierownicy będzie obowiązkowa dla wszystkich Grup pojazdów dopuszczonych do udziału w RMPST.
Mechanizm szybkiego zdejmowania kierownicy jest nieobowiązkowy w klasie T2Nat, T4Nat, Classic, TH i OPEN.
5.5.6. W pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymogi określone w art. 283. Zał. J. Wyjątki patrz Zał. 3, 4, 5 i 7 do niniejszego Regulaminu.

6. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

6.1. Zespół Sędziów Sportowych

Zgodnie z MKS i Regulaminem Sportowym FIA, władzę rajdu w rundach RMPST stanowi ZSS, składający się z 3 osób (Przewodniczącego i dwóch sędziów) wyznaczonych i zatwierdzonych przez GKSS PZM.

6.2. Delegat Sportowy PZM

6.2.1. Na każdą rundę RMPST PZM wyznaczy Delegata Sportowego PZM, który będzie oceniał poziom organizacyjny rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu raportu Obserwatora PZM. Uprawnienia oraz obowiązki Delegata Sportowego PZM, są analogiczne jak uprawnienia oraz obowiązki Delegata Sportowego FIA i podane są w Regulaminie Sportowym FIA.
6.2.2. Komitet organizacyjny, władze oraz kierownictwo rajdu zaliczanego do RMPST muszą zawsze brać pod uwagę zalecenia Delegata Sportowego PZM, w celu neutralizowania i zapobiegania powstawaniu niebezpiecznych warunków oraz poprawy poziomu organizacyjnego i bezpieczeństwa rajdu.

6.3. Delegat Techniczny PZM

Na każdą rundę GKSS PZM powoła Delegata Technicznego PZM wraz z zastępcą, którego zadaniem będzie kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa samochodów wyczynowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badania kontrolnego odpowiedzialny jest organizator rajdu, który w porozumieniu i za zgodą Delegata Technicznego PZM, wyznacza Kierownika BK.

6.4. Kierownik Centrum Kierowania Rajdem

Na każdą rundę GKSS PZM powoła Kierownika Centrum Kierowania Rajdem (zwane dalej CKR) wraz z jego zespołem.

6.5. Łączenie funkcji
Jeżeli runda RMPST jest połączona z zawodami motocyklowymi to dyrektor rajdu powinien być dedykowany wyłącznie rundzie RMPST (ewentualnie również rundzie RPPST), a sędzia główny zawodów motocyklowych nie może pełnić żadnej funkcji osoby oficjalnej w rundzie RMPST. Pozostałe osoby oficjalne mogą łączyć swoje funkcje z zawodami motocyklowymi.

7. Zgłoszenia, wpisowe

7.1. Formularz zgłoszenia / wnioski
7.1.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację zespołów sponsorskich i zespołów producentów.
7.1.2. Zawodnik wypełnia wyłącznie elektroniczny formularz zgłoszenia dostępny poprzez stronę internetową Inside PZM lub zawodów. Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail, celem jego wydrukowania. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.
7.1.3. W trakcie wypełniania zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są następujące dokumenty:
- karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego,
- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym (opcjonalnie),
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym (opcjonalnie),
- karta OA i BK1.

7.1.4. Dokumentem organizatora, który zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami zawodnika, kierowcy/ów i/lub pilota. Dodatkowo podczas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów, tj. m.in.:
- licencję zawodnika i licencje kierowcy/ów i/lub licencję pilota,
- prawa jazdy obu członków załogi,
- dowód rejestracyjny pojazdu,
- polisę ubezpieczeniową pojazdu.

7.1.5. Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w rajdzie, zobowiązany jest przesłać do organizatora, przed rozpoczęciem OA, pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS o nałożenie kary na zawodnika.

7.2. Wymagane dokumenty
Zawodnicy/członkowie załóg nie legitymujący się licencją wydaną przez PZM zobowiązani są do okazania organizatorowi rajdu wymaganych dokumentów, zgodnie z procedurą wskazaną w regulaminie uzupełniającym danej rundy.

7.3. Reprezentacja
Jeśli zawodnikiem jest osoba prawna to wówczas tylko osoba wskazana w przyjętym druku zgłoszeniu ma prawo do reprezentacji oraz dokonywania dopuszczonych przez regulaminy aktualizacji zgłoszenia.

7.4. Przyjmowanie zgłoszeń
7.4.1. Terminy przyjmowania zgłoszeń
W każdym rajdzie w sezonie 2024 wprowadza się dwa terminy przyjmowania zgłoszeń:
- termin 1 – biegnie od dnia rozpoczęcia terminu zgłoszeń i kończy się wraz z rozpoczęciem 2 terminu;
- termin 2 – biegnie przez ostatnie 3 dni terminu zgłoszeń

7.4.2. W przypadku zawodów dwuetapowych, zgłoszenia na jeden etap rajdu nie będą przyjmowane.
7.4.3. Organizator ma prawo odmówić przyjęcia nieprawidłowo wypełnionego i niekompletnego zgłoszenia.
7.4.4. Zgłoszenia obejmują również klasyfikację zespołów sponsorskich i/lub producentów, w przypadku opłacenia odpowiedniego wpisowego oraz prawidłowego wypełnienia wymaganego druku zgłoszenia.
7.4.5. Zgłoszenie jest ważne tylko w przypadku opłacenia na rzecz organizatora pełnej kwoty wymaganego przez niego wpisowego.
7.4.6. Zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej z organizatorem. Przystąpienie do zgłoszeń na rundę RMPST jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/członków załogi zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją w/w cyklu oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund. Zawodnik/członkowie załogi mają prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w rajdzie i/lub cyklu.

7.5. Rezygnacja z udziału w rundzie

Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a zgłoszona przez niego załoga nie będzie mogła wziąć udziału w rajdzie, obowiązany jest przesłać do organizatora, przed rozpoczęciem OA pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS PZM o nałożenie kary na zawodnika.

7.6. Wpisowe za udział w rundzie

7.6.1. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego za pojedynczą załogę na każdy rajd w sezonie 2024 w 1 terminie zgłoszeń wynosi:

	Runda o łącznej długości OS wynoszącej		
Grupa/klasa	**poniżej 200 km**	**od 201 do 250 km**	**powyżej 250 km**
Grupa ULTIMATE, STOCK, TH, OPEN,	3100,- PLN	3500,-PLN	3900,- PLN
Grupa CHALLANGER, SSV, CLASSIC	2700,- PLN	3000,-PLN	3300,- PLN
Grupa TRUCK (jeżeli dopuszczone)	5500,- PLN	5900,-PLN	6500,- PLN
1 załoga zgłoszona do klasyfikacji zespołów sponsorskich	**800 – PLN**		
1 załoga zgłoszona do klasyfikacji zespołów producentów	**800 - PLN**		

7.6.2. Wpisowe w terminie 2 jest wyższe o 1000 PLN w stosunku do każdej kwoty zawartej w tabeli w art. 7.6.1. niniejszego regulaminu. Data realizacji płatności (niezłożenia) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.

7.6.3. Zawodnicy mogą zdecydować się na wykupienie dla danej załogi dodatkowej powierzchni w parku serwisowym. W przypadku złożenia i opłacenia zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym, koszt jednego m^2 dodatkowej powierzchni w parku serwisowym wynosi odpowiednio:

- 10,- PLN w 1 terminie zgłoszeń;
- 25,- PLN w 2 terminie zgłoszeń.

7.6.4. W ramach wpisowego załoga otrzymuje:

- minimum 50 m^2 powierzchni w parku serwisowym i jedną tablicę „Serwis" (upoważnia do wjazdu do parku serwisowego) dla pojazdów zgłoszonych w Grupach ULTIMATE, STOCK, CHALLENGER, SSV, TH, OPEN i CLASSIC;
- minimum 75 m^2 powierzchni w parku serwisowym i jedną tablicę „Serwis" (upoważnia do wjazdu do parku serwisowego) dla pojazdów zgłoszonych ciężarówkami w Grupie TRUCK;
- zestaw tablic identyfikacyjnych;
- książkę/i drogową/e obejmującą/e całą trasę rajdu;
- identyfikatory i/lub opaski członka załogi/zespołu (jeżeli są wymagane);

oraz opcjonalnie w miarę możliwości:

- regulamin uzupełniający;
- oficjalny program i mapę rajdu;
- przewodnik rajdowy, etc.

Organizator może przygotować dodatkowe, odpłatne pakiety dokumentów rajdowych, tablic identyfikacyjnych dla pojazdów serwisowych i towarzyszących oraz identyfikatorów członka zespołu. Zawartość dodatkowego pakietu/-ów i jego/ich cena/-y muszą być podane w regulaminie uzupełniającym.

Tablice „Serwis", muszą mieć rozmiar 25cm x 25cm, żółte tło oraz zawierać numer startowy do którego są przypisane.

7.6.5. W ramach wpisowego zawodnicy mogą umieszczać w parku serwisowym reklamy sponsorów zawodnika na swoich samochodach serwisowych, namiotach, parasolach oraz własnych płotkach okalających wykupioną przez nich lub przyznaną im powierzchnię w parku serwisowym. Inne formy reklamy oraz prowadzenie działalności handlowej lub usługowej wymaga uzyskania zgody organizatora rajdu.

7.6.6. Każdy zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym oraz innych opłat, zgodnych z niniejszym regulaminem ramowym oraz regulaminem uzupełniającym rajdu, musi zgodnie ze zmianami w „Ustawie o VAT", podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który będzie wystawiona faktura. W przypadku braku w/w informacji wystawienie FV w późniejszym terminie nie będzie możliwe. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA.

8. Zezwolenie / Ubezpieczenie / Odpowiedzialność

8.1 Organizator musi posiadać pisemną zgodę właściciela terenu na przeprowadzenie rundy, na którym ma się ona odbyć.

8.2. Zgłaszający, musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie (posiadanie) umowy ubezpieczenia w zakresie ochrony od Odpowiedzialności Cywilnej (OC) właściciela zgłoszonego pojazdu wyczynowego, zarejestrowanego w kraju lub za granicą, zawartej i ważnej (przez cały czas udziału w rundzie) zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Zaleca się zawodnikom posiadanie ubezpieczenia zgłoszonego pojazdu wyczynowego w zakresie ubezpieczenia Autocasco (AC) z rozszerzeniem o ryzyko udziału w imprezach sportowych. Zgłaszający, w przypadku, kiedy nie jest właścicielem lub jest jednym z właścicieli pojazdu rajdowego zgłoszonego do rundy, musi przedstawić pisemną zgodę na udział ww. pojazdu rajdowego od właściciela lub pozostałych współwłaścicieli ww. pojazdu rajdowego.

8.3. Organizator każdego rajdu obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC) dla rajdu oraz polisę ubezpieczeniową w zakresie ochrony od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW) obejmującą osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania rajdu. W regulaminie uzupełniającym rundy muszą być podane informacje dotyczące zakresu i wysokości sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC i NNW.

8.4. Każdy zawodnik i członek załogi bierze udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik i członkowie załogi zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia wszelkich odszkodowań za jakiekolwiek straty i/lub szkody i/lub krzywdy, mogące być wynikiem wypadków, które mogą się zdarzyć podczas rajdu im, członkom ich personelu oraz ich osobom towarzyszącym. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych zgłoszonych zawodników i członków załóg (także z zawodów towarzyszących rozgrywanych w tym samym czasie i miejscu).

8.5. Organizator rajdu nie ponosi odpowiedzialności za personel zawodnika/załogi oraz osoby towarzyszące zawodnika/załogi i spowodowane przez nich szkody i/lub straty i/lub krzywdy.

8.6. Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej zapewniającej ochronę w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC) zawodnika/członków załogi, ich personelu oraz ich osób towarzyszących wobec osób trzecich oraz zapewniającej ochronę w zakresie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW) zawodnika/członków załogi, ich personelu oraz ich osób towarzyszących.

8.7. W rajdach RMPST nie ma zastosowania art. 15 Regulaminu Sportowego FIA.

9. Protesty i odwołania

9.1. Wszystkie protesty i odwołania muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS oraz Regulaminu Sportowego FIA.

9.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie wraz z kaucją w wysokości 100% wymaganego zgodnie z regulaminem wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.

9.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu oraz kontroli zgodności stosowanego paliwa składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość zostanie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego PZM.

9.4. Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty poniesione w związku z jego rozpatrzeniem przewyższą wartość wpłaconego depozytu, różnica zostanie dopłacona przez protestującego. Natomiast, gdy wartość wpłaconego depozytu przewyższy koszty związane z rozpatrzeniem protestu różnica zostanie zwrócona protestującemu.

9.5. W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na zawodnika, przeciwko któremu został on złożony.

9.6. Każde odstępstwo od przepisów technicznych stwierdzone w samochodzie zawodnika zostanie przekazane do ZSS, który zdecyduje o nałożeniu kary. Dodatkowo GKSS PZM może nałożyć karę zgodnie z MKS, aż do wykluczenia włącznie.

9.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS PZM wynosi PLN 3000,- PLN.

10. Punktacja i klasyfikacja w rundach RMPST

10.1. We wszystkich rundach RMPST prowadzona będzie klasyfikacja generalna, klasyfikacja w poszczególnych dopuszczonych grupach oraz klasyfikacja zespołów sponsorskich, klasyfikacja producentów.

10.2. Prowadzona będzie klasyfikacja i punktacja końcowa rundy oraz osobno klasyfikacje i punktacje bonusowe dla każdego etapu rajdu.

10.3. Punktacja bonusowa przyznawana będzie w klasyfikacji poszczególnych dopuszczonych grup oraz klasyfikacji

zespołów sponsorskich, klasyfikacji producentów według miejsc zajętych w ww. klasyfikacjach. Punktacja bonusowa przyznawana będzie na koniec rajdu wraz z punktacją końcową rundy.

10.4. Załogi, które otrzymały karę ryczałtową podczas trwania danego etapu nie otrzymują punktów bonusowych za ten etap. Zawodnik/członek załogi, który nie spełnił kryteriów umieszczenia klasyfikacji końcowej w rajdzie, w celu otrzymania punktów bonusowych za prawidłowo ukończone etapy musi niezwłocznie po ostatecznym wycofaniu się z trasy wstawić pojazd do końcowego parku zamkniętego.

10.5. Zawodnicy/członkowie załogi zgłoszeni pojazdami w grupie TRUCK, OPEN i CLASSIC nie będą ujęci w klasyfikacji generalnej i będzie dla nich prowadzona odrębna klasyfikacja wyłącznie w ich grupie.

10.6. Klasyfikacja zespołów sponsorskich
10.6.1. Do klasyfikacji zespołów sponsorskich może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM lub inny ASN sfederowany w FIA. Nazwa marki sponsora/partnera musi występować w nazwie zespołu i nazwie licencji.
10.6.2. Każdy z tych zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół stanowią maksymalnie 3 załogi zgłoszone przez tego zawodnika. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia do klasyfikacji zespołów sponsorskich.
10.6.3. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

10.7. Klasyfikacja producentów
10.7.1. Do klasyfikacji producentów może zgłosić się zawodnik, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM lub inny ASN, którego wyłącznym lub jednym z partnerów jest firma będąca producentem lub oficjalnym importerem marki samochodowej. Nazwa marki samochodowej musi występować w nazwie zespołu i nazwie licencji.
10.7.2. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji producentów. Zespół stanowią maksymalnie 3 załogi zgłoszone przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do rajdu. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia do klasyfikacji producentów.
10.7.3. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji producentów.
10.8. Warunki klasyfikacji w rajdzie
Warunkiem klasyfikacji w rajdzie (otrzymania punktów) jest wystartowanie do rajdu (przejechanie przez pierwszy PKC w rajdzie) oraz ukończenie w limicie czasu co najmniej 50% Odcinków Specjalnych według zasady:
2 Odcinki Specjalne – minimum 1 Odcinek Specjalny ukończony w limicie czasu
3 Odcinki Specjalne – minimum 2 Odcinki Specjalne ukończony w limicie czasu
4 Odcinki Specjalne – minimum 2 Odcinki Specjalne ukończony w limicie czasu
5 Odcinków Specjalnych – minimum 3 Odcinki Specjalne ukończony w limicie czasu, itd.
Załoga, która otrzymała karę na ostatnim Odcinku Specjalnym, musi wprowadzić swój pojazd do końcowego parku zamkniętego co najmniej na godzinę przed planowaną publikacją Klasyfikacji Prowizorycznej.

10.9. Skala punktacji
10.9.1. We wszystkich wymienionych powyżej klasyfikacjach końcowych rajdu, stosowana będzie następująca punktacja:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Punkty	30	25	20	17	15	13	11	9	8	7	6	5	4	3	2

W przypadku rundy o współczynniku 2, punktacja końcowa tej rundy pomnożona będzie przez dwa.
10.9.2. We wszystkich wymienionych powyżej klasyfikacjach rajdu przyznawana będzie punktacja za każdy etap wg poniższej skali:

Miejsce	1	2	3	4	5
Punkty	5	4	3	2	1

W przypadku etapu o długości całkowitej OS powyżej 200 km, punktacja bonusowa tego etapu pomnożona będzie przez dwa.

10.10. Jeżeli w którymkolwiek z rajdów nie zostanie ogłoszona klasyfikacja w danej grupie, rundę taką traktuje się jako nierozegraną w tej grupie.

10.11. Jeżeli rajd zaliczany do RMPST nie może odbyć się w całości z jakichkolwiek powodów, przyznanie punktów będzie miało miejsce według oficjalnej klasyfikacji końcowej rajdu, zgodnie z art. 3.1.5 Regulaminu Sportowego. Reguła ta ma zastosowanie jedynie do punktacji końcowej rundy (punkty bonusowe przyznawane będą w całości).

10.12. Po uzyskaniu zgody od GKSS PZM, organizator danego rajdu może wprowadzić inną dodatkową, klasyfikację, która prowadzona będzie tylko w konkretnej rundzie. Warunki tej klasyfikacji muszą być opisane w regulaminie uzupełniającym lub określone komunikatem najpóźniej przed rozpoczęciem danej rundy.

11. Nagrody w rundach RMPST

11.1. Organizator zobowiązany jest zapewnić w klasyfikacjach końcowych rajdu (nieposzczególnych etapów) co najmniej następujące nagrody:

Klasyfikacja	Nagrody za miejsca	Przyznane puchary
Generalna	I, II, III	po 2 puchary
Grupa: ULTIMATE, STOCK, CHALLENGER, SSV, CLASSIC, TH, OPEN	I, II, III	po 2 puchary
Grupa: TRUCK	I, II, III	po 3 puchary (maksymalnie) w zależności od liczby członków załogi
Sponsorska Producentów	I, II, III	po 1 pucharze

11.2. W rajdach zaliczanych do Mistrzostw FIA Strefy Europy Centralnej w Rajdach Terenowych (zwanych dalej FIA-CEZ) organizator przyznaje nagrody tylko w klasyfikacji międzynarodowej rajdu oraz w klasyfikacjach RMPST, które nie są rozgrywane w ramach FIA-CEZ.

11.3. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne nagrody, których lista musi być ogłoszona przed rozpoczęciem rundy.

11.4. Nagrodzeni Zawodnicy/Załogi zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście podczas uroczystości rozdania nagród (zgodnie z programem rajdu). Obowiązkiem każdego zawodnika/członka załogi/członka zespołu jest zadbanie o godną oprawę zakończenia rajdu poprzez właściwe zachowanie jego, członków jego personelu oraz jego osób towarzyszących oraz w stosowny strój (w przypadku członków załogi, jest to kombinezon i buty zgodne z wymogami regulaminu.

11.4.1. Każdy stwierdzony nieusprawiedliwiony przypadek niezastosowania się Zawodnika/Załogi do obowiązków określonych w art. 11.4 będzie potraktowany jako niesportowe zachowanie i decyzją Dyrektora zawodów nałożona zostanie kara porządkowa:

- 2000,- PLN, za niewłaściwe zachowanie Zawodnika i/lub Kierowcy lub członków ekipy (np. pod wpływem alkoholu),
- 500,- PLN, za nieobecność na ceremonii zakończenia zawodów,
- 300,- PLN, za przystąpienie do odbioru nagród w stroju innym jak wymagany.

Wymienione kary są karami porządkowymi nie mającymi wpływu na osiągnięty wynik sportowy. Wymieniona kwota powinna być wpłacona na konto organizatora zawodów przez zawodnika, na którego nałożono karę w przeciągu 7 dni od dnia zakończenia zawodów lub od dnia otrzymania decyzji. Niedopełnienie tego obowiązku każdorazowo rozpatrywane będzie indywidualnie przez GKSS PZM, co wiązać się będzie z możliwością nałożenia kary dodatkowej, do zawieszenia licencji Zawodnika i licencji Kierowcy/Pilota włącznie. Od w/w kar przysługuje Zawodnikowi odwołanie się na ogólnie przyjętych zasadach w tym zakresie.

11.4.2. Nagrody nie odebrane podczas ceremonii rozdania nagród przechodzą na własność organizatora.

12. Warunki klasyfikacji rocznej

W klasyfikacji rocznej RMPST będzie prowadzona klasyfikacja generalna dla Grup ULTIMATE, STOCK, CHALLENGER, SSV, TH.

12.1. Warunkiem klasyfikacji rocznej jest start (podanie karty na pierwszym PKC rajdu) w minimum dwóch rajdach w sezonie.

12.2. Każdej/-emu załodze lub zespołowi zaliczone zostaną punkty zdobyte w maksymalnie 5 rundach, w których brał/-a udział i został/-a sklasyfikowany/-a (odliczeniu nie podlega runda, w której nałożona została kara dyskwalifikacji). W przypadku nierozegrania którejś z rund do klasyfikacji rocznej zaliczane będą wszystkie rundy.

12.3. We wszystkich klasyfikacjach rocznych RMPST, załogi będą klasyfikowane w całości, tj. Kierowca, pilot, nawigator (tylko w przypadku Grupy TRUCK) razem.

12.3.1. Jeśli podczas sezonu nastąpiły zmiany w składzie załogi to warunkiem uwzględnienia pilota i/lub nawigatora (tylko w przypadku Grupy TRUCK) w klasyfikacji rocznej, jest jego start w więcej niż połowie rozegranych rund z tym samym kierowcą. Przyjmuje się, że po spełnieniu tego warunku kierowca, pilot i nawigator (tylko w przypadku Grupy TRUCK) stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu. W pozostałych przypadkach klasyfikowany będzie tylko kierowca. Przypadki szczególne rozpatrywane będą przez GKSS

PZM, na indywidualny uzasadniony wniosek zainteresowanej strony.

12.4. W klasyfikacji producentów uwzględnione będą tylko marki samochodowe, a nie kompletne nazwy zespołów.

12.5. Zwycięzcą danej klasyfikacji rocznej będzie załoga lub zespół lub producent, który/-a w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. Załoga lub zespół lub producent, który/-a zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję, itd.

12.6. Przy sporządzaniu końcowej klasyfikacji rocznej RMPST, załogi lub zespoły, które zgromadziły dokładnie tę samą liczbę punktów zostaną rozsądzone zgodnie z:
a) załogi – art. 4.1 Regulaminu Sportowego;
b) zespoły lub producenci – art. 4.2 Regulaminu Sportowego.

13. Klasyfikacje roczne RMPST

13.1. Prowadzone klasyfikacje
W RMPST prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne:

- klasyfikacja generalna dla Grup ULTIMATE, STOCK, CHALLENGER, SSV, TH;
- w poszczególnych grupach i klasach w których prowadzone były klasyfikacje podczas sezonu;
- zespołów sponsorskich;
- producentów.

Tytuły Mistrza, Wicemistrza i II Wicemistrza Polski będą przyznane w każdej w/w klasyfikacji jedynie w przypadku rozegrania minimum 3 rajdów w sezonie.

13.2. Tytuły oraz kryteria ich przyznawania
13.2.1. Na zakończenie sezonu załogom lub zespołom, które zostały sklasyfikowane (zgodnie z art. 12.1 niniejszego regulaminu), zgodnie z poniższymi zasadami, zostaną przyznane następujące tytuły:

Klasyfikacja	Przyznawany tytuł	Ilość sklasyfikowanych załóg/zespołów	Wymagana minimalna ilość rund
Generalna	Mistrz Polski	Bez względu na ilość załóg	50%
	Wicemistrz Polski		
	II Wicemistrz Polski		
Grupa: ULTIMATE, STOCK, CHALLENGER, SSV, CLASSIC, TH, OPEN	Mistrz Polski w Grupie	3 załogi	50%
	Wicemistrz Polski w Grupie	4 załogi	
	II Wicemistrz Polski w Grupie	5 załóg	
Grupa: TRUCK	Mistrz Polski w Grupie	2 załogi	2 rundy
	Wicemistrz Polski w Grupie	3 załogi	
	II Wicemistrz Polski w Grupie	4 załóg	
Zespołów sponsorskich	Mistrz Polski Zespołów	Bez względu na ilość zespołów	50%
	Wicemistrz Polski Zespołów		
	II Wicemistrz Polski Zespołów		
Producentów	Wicemistrz Polski Producentów	Bez względu na ilość producentów	50%
	Wicemistrz Polski Producentów		
	II Wicemistrz Polski Producentów		

13.3. Obecność Zawodnika/członków załogi, któremu przyznany został tytuł Mistrza, Wicemistrza lub II Wicemistrza w którejkolwiek z klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Prócz przypadku siły wyższej, każda nieobecność spowoduje nałożenie kary grzywny przez GKSS PZM.

14. Inne postanowienia

14.1. Każdy Zawodnik/Kierowca/Sędzia/Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.
14.2. Obowiązkiem organizatora rundy jest zapewnienie biura prasowego z odpowiednią ilością kompetentnych osób, które będą do dyspozycji przedstawicieli mediów. Biuro musi posiadać

odpowiednią infrastrukturę i wyposażenie techniczne w zakresie środków komunikacji i przetwarzania materiałów prasowych. Lokalizacja oraz godziny pracy biura prasowego muszą być podane w regulaminie uzupełniającym rundy i przewodniku rajdowym.

14.3. Obowiązkiem organizatora rundy jest zapewnienie biura rajdu z odpowiednią ilością kompetentnych osób, które będą do dyspozycji Zawodników. Kierownik biura rajdu musi posiadać licencję sędziego sportu samochodowego. Biuro musi być dostosowane standardami do rangi zawodów, posiadać odpowiednią infrastrukturę i wyposażenie techniczne w zakresie związanym z administracyjną obsługą rajdu. Lokalizacja oraz godziny pracy biura rajdu muszą być podane w regulaminie uzupełniającym rundy i przewodniku rajdowym.

14.4. Obowiązkiem organizatora rajdu jest zapewnienie odpowiedniego miejsca
i pomieszczenia dla zorganizowania BK1 i BK2. Miejsce BK1 i BK2 powinno być chronione przed dostępem osób trzecich nie związanych bezpośrednio z aktualnie kontrolowanym pojazdem. Pomieszczenie do przeprowadzenia BK1 i BK2 musi zapewniać niezależność od warunków atmosferycznych (słońce, deszcz, wiatr), odpowiednie oświetlenie oraz optymalną ilość stanowisk do przeprowadzania czynności kontrolnych, w tym możliwość przeprowadzenia plombowania zespołów mechanicznych w komorze silnika jak i od spodu pojazdu (kanał lub podnośnik).W tym celu powinny być zaadaptowane odpowiednio wyposażone hale przemysłowe i sportowe, warsztaty samochodowe, Stacje Kontroli Pojazdów lub odpowiedniej wielkości i konstrukcji namioty. Ilość stanowisk i sędziów technicznych powinna być ustalana z Delegatem Technicznym PZM, na bieżąco w oparciu o aktualizującą się listę zgłoszeń.

14.5. Organizator rundy zobowiązany jest zadbać o odpowiednią oprawę, godną zawodów o randze Mistrzostw Polski i maksymalne rozpropagowanie rajdu w swoim regionie oraz całym kraju, poprzez min. zorganizowanie ceremonii startu honorowego i ceremonii rozdania nagród w popularnych / rozpoznawalnych i licznie odwiedzanych lokalizacjach i np. połączenie ich z innymi wydarzeniami sportowymi / kulturalnymi / społecznymi.

14.6. Organizator powinien wydać i szeroko kolportować program zawodów – informator dla widzów, w którym będą także zawarte zalecenia dotyczące właściwego zachowania się i zasady bezpiecznego oglądania rajdu. Zaleca się wyznaczenie stref dla widzów w najbardziej atrakcyjnych miejscach na trasie rajdu oraz zapewnienie infrastruktury w takich miejscach (mała gastronomia, sanitariaty, punkty sprzedaży programów, pamiątek, nagłośnienie, itp.)

14.7. Na terenie o charakterystyce zbliżonej do trasy OS-ów rozgrywanych podczas rundy, każdy organizator może zorganizować przed rajdem odcinek testowy.
14.7.1. Za udział w odcinku testowym, organizator może ustanowić dodatkową opłatę, niezależną od wpisowego. Wysokość tej opłaty musi być wskazana w regulaminie uzupełniającym.
14.7.2. Organizator zobowiązany jest zapewnić zabezpieczenie odpowiadające zabezpieczeniu OS jak podczas rajdu z zachowaniem pomiaru czasu oraz powinien przeprowadzić kontrolę przebiegu odcinka testowego przez CKR.
14.7.3. Zawodnicy chcący uczestniczyć w odcinku testowym muszą przesłać swoje pisemne zgłoszenie do organizatora. Jeżeli organizator ustanowił opłatę za udział w odcinku testowym, to zgłoszenie musi być przesłane razem z potwierdzeniem dokonania opłaty za udział w odcinku testowym. Zawodnikowi zgłoszonemu do odcinka testowego, który z jakichkolwiek przyczyn nie będzie w stanie w nim uczestniczyć, nie zostanie zwrócona opłata za udział w nim.
14.7.4. Podczas udziału w odcinku testowym każda osoba biorąca w nim udział musi zachować wymogi bezpieczeństwa opisane w art. 5.5. niniejszego regulaminu oraz odpowiednio Zał. nr 3, 4, 5, 7 do niniejszego regulaminu.
14.7.5. W samochodzie mogą znajdować się tylko osoby zgłoszone do rajdu lub na miejscu pilota inżynier serwisu. Inżynier serwisu znajdujący się w samochodzie, musi podpisać zrzeczenie się dotyczące odpowiedzialności organizatora.
14.7.6. W przypadku organizacji odcinka testowego, organizator zobowiązany jest szczegółowo opisać warunki jego przebiegu i uczestnictwa Zawodników (opłata, termin, miejsce, ilość przejazdów, itp.) w regulaminie uzupełniającym.

14.8. Organizatorzy zawodów sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wznoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści, a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 15.02.2024 r.
Tekst jednolity z dnia 27.02.2024 r. z uwzględnieniem:
Komunikatu GKSS nr 3/2024

Załącznik nr 1 Kryteria do listy kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych

1. Organizator każdego rajdu zgłoszonego do kalendarza sportowego PZM musi uwzględnić przy ustalaniu listy startowej i listy zgłoszeń aktualną listę kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych oraz listę kierowców priorytetowych FIA w rajdach terenowych oraz listy kierowców priorytetowych innych ASN-ów w rajdach terenowych.
2. Na liście kierowców priorytetowych PZM w rajdach terenowych na sezon 2024 znajdą się kierowcy legitymujący się licencją kierowcy wydaną przez PZM, którzy spełnili co najmniej jedno z podanych niżej kryteriów:

- kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie RMPST w sezonie 2023.
- kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie RMPST w aktualnym sezonie.

3. Wyłącznie kierowcy korzystający z pojazdów Grupy T1 będą uznawani za posiadających priorytet. Zgodnie z postanowieniami art. 5.1. Regulaminu Sportowego FIA, Mistrzom RMPST z sezonu 2023 odpowiednio z grupy T2, T3, T4Nat, TH, będzie przyznawany priorytet tylko w przypadku zgłoszenia się w tej grupie do rajdu w sezonie 2024.
4. Kierowcom znajdującym się na liście kierowców priorytetowych FIA w rajdach terenowych z racji posiadania wyższego priorytetu FIA nie jest przyznawany priorytet PZM.
5. Lista kierowców priorytetowych PZM w sezonie 2024 (stan na dzień 15.02.2024):

- Włodzimierz Grajek

6. Lista kierowców priorytetowych PZM w sezonie 2024 w danej Grupie (stan na dzień 15.02.2024):
a) Grupa STOCK

- Piotr Borys

b) Grupa TH:

- Piotr Brakowiecki

c) Grupa SSV

- Marek Kubiczek

5. PZM zastrzega sobie prawo do dodania lub usunięcia kierowców z ww. listy.
6. ZSS może zmienić pozycję kierowcy priorytetowego FIA lub PZM lub innego ASN, gdy jest on zgłoszony pojazdem, który w opinii ZSS nie uzasadnia korzystania przez niego z przywileju pierwszego miejsca startowego.

Załącznik nr 2 Regulamin techniczny Grupy TRUCK

Pojazdy zgłoszone w Grupie T5Nat muszą być zgodne z postanowieniami art. 287 Zał. J 2024 i/lub Regulaminów Krajowych danego ASN-u.

Załącznik nr 3 Regulamin techniczny Grupy TH

I. Przepisy dla pojazdów Grupy TH

1.1. Do Grupy TH dopuszczone będą pojazdy z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym co najmniej dwumiejscowym nadwoziu i maksymalnej masie 3500 kg.

1.2. Obowiązuje masa pojazdu zgodna z Art. 285-4 Zał. J. Dla pojazdów wyposażonych w turbodoładowany silnik benzynowy lub turbodoładowany silnik diesla, nominalna pojemność skokowa silnika jest pomnożona przez współczynnik 1,7.

1.3. Pojazd Grupy TH musi być wyposażony w dwa lusterka zewnętrzne, po jednym z każdej strony pojazdu o minimalnej powierzchni 90 cm^2.

1.4. Silnik benzynowy wolnossący oraz silnik wysokoprężny (Diesel) wolnossący lub doładowany jest dowolny. Silnik benzynowy turbodoładowany – maksymalna nominalna pojemność skokowa 4000 cm^3. Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik wlotu powietrza („zwężka" / „restryktor"), którego wewnętrzna średnica musi być zgodna z poniższą tabelą:

Silnik	Ogranicznik wlotu powietrza—średnica
Benzynowy	
Wolnossący	**37**
Doładowany	**32**
Diesel	
Jednostopniowe turbo	**39**
Dwustopniowe turbo	**38**

Pozostałe warunki dla ogranicznika oraz sposób zamontowania ogranicznika do obudowy sprężarki musi być zgodny z aktualnym art. 284-6.1. Zał. J

1.5. Układ przeniesienia napędu jest dowolny. Skrzynia biegów musi posiadać bieg wsteczny uruchomiany przez Kierowcę zapiętego w pasy, siedzącego za kierownicą.

1.6. Zawieszenie musi być zgodne z art. 285-7. aktualnego Zał. J

1.7. Koła i opony są dowolne, pod warunkiem, że mieszczą się w nadwoziu, tzn., że górna część (co najmniej 120°) koła kompletnego, położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Zabronione jest stosowanie opon kołkowych typu Maxi Cross.

1.8. Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 285-9. aktualnego Zał. J

II. Przepisy bezpieczeństwa

1. Klatka bezpieczeństwa i otuliny ochronne

1.1. Każdy pojazd biorący udział w rajdzie musi być wyposażony w klatkę bezpieczeństwa, której konstrukcja musi być zgodna z art. 283-8. Zał. J, z uwzględnieniem zależności od daty wydania KSS, klatka bezpieczeństwa musi być:

- przed 01.01.2021 zgodna z Zał. J 2020
- przed 01.01.2017 zgodna z Zał. J 2016

1.2. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie / w płaszczyźnie dachu, muszą być osłonięte otuliną ochronną. Otuliny ochronne i ich mocowania muszą być zgodne z art. 283-8.3 Zał. J.

2. Gaśnice i systemy gaśnicze

2.1. Obowiązkowe jest stosowanie systemów gaśniczych homologowanych przez FIA, zgodnych z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

2.2. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 283-7 Zał. J.

2.3. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

2.4. Kierowca i pilot muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy, gdy zapięci w pasy siedzą w swoich fotelach.

2.5. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex" systemu gaśniczego.

3. Fotele

Homologowane fotele (lista techniczna FIA Nr 12 lub 40) muszą być zamocowane zgodnie z art. 283-20. Zał. J. Dopuszcza się stosowanie foteli (norma 8855/1999) przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

4. Uszy holownicze

4.1. Każdy pojazd musi mieć trwale zamocowane ucho holownicze, o wewnętrznej średnicy 50 mm, z przodu i z tyłu pojazdu.

4.2. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy.

5. Szyby i siatki

5.1. We wszystkich pojazdach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.
5.2. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej, pod warunkiem, że umożliwia on załodze widzenie sygnalizacji drogowej (światła, znaki, itp.).
5.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3.8 mm.
5.4. Wszystkie pojazdy, których drzwi wyposażone są w opuszczane szyby lub szyby ze szkła, muszą posiadać siatki ochronne zamocowane do klatki bezpieczeństwa przy pomocy szybkozłącza znajdującego w dolnej części i muszą rozciągać się, patrząc z boku, od środka kierownicy do punktu najbardziej oddalonego do tyłu fotela z danej strony.
6.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, a szyby boczne wykonane z poliwęglanu są nieruchome, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

6. Główny wyłącznik prądu

6.1. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po obydwu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).
Wyłącznik wewnętrzny musi być dostępny dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsca w swoich fotelach i są zapięci w pasach bezpieczeństwa.
Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik.

7. Dodatkowe zamocowania

7.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań.
7.2. Otwory w pokrywie do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.
7.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.
7.4. Duże przedmioty przewożone w pojeździe (takie jak koło zapasowe, zestaw narzędzi, itp.), muszą być solidnie zamocowane.

8. Układ paliwowy

8.1. Zgodnie z przepisami FIA, w sporcie samochodowym paliwem zasilającym silniki jest benzyna lub olej napędowy, zgodne z art. 282-9 Zał. J.
8.2. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zaciśnięte.
8.3. Układ odpowietrzania zbiornika paliwa musi być wyposażony w mechanizm samoczynnie zabezpieczający przed wyciekiem paliwa w przypadku przewrócenia się pojazdu - patrz art. 283-3. Zał. J.
8.4. Końcówka wlewu paliwa nie może być wyprowadzona poza obrys nadwozia. Zamknięcie wlewu musi zapewniać wymaganą przez producenta szczelność i odporność na uszkodzenia.

9. Inne postanowienia

9.1. Wprowadza się obowiązek instalacji ścianek działowych między chłodnicą a przedziałem załogi oraz między akumulatorem a przedziałem załogi, w taki sposób, żeby w przypadku rozszczelnienia układu chłodzenia lub uszkodzenia („wylania") akumulatora załoga nie uległa poparzeniom. Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe. Przewody i połączenia elastyczne muszą być ekranowane.
9.2. Akumulator – patrz art. 285-10.1 Zał. J.
9.3. Fartuchy przeciwbłotne – patrz art. 283-19 Zał. J.

Załącznik nr 4 Regulamin techniczny Grupy OPEN

I. Przepisy dla pojazdów Grupy OPEN

1.1. Do Grupy OPEN dopuszczone będą pojazdy z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu i maksymalnej masie 3500 kg i maksymalnej szerokości 2200 mm. Dopuszczone będą również pojazdy SSV o minimalnej masie 800 kg.

1.2. Pojazd Grupy OPEN musi być wyposażony w dwa lusterka zewnętrzne, po jednym z każdej strony pojazdu o minimalnej powierzchni 90 cm^2.

1.3. Dozwolone są następujące silniki:

- seryjne wolnossące silniki diesla i benzynowe;
- seryjne doładowane silniki diesla i benzynowe;
- prototypowe silniki diesla doładowane o maksymalnej nominalnej pojemności skokowej silnika:
  - do 3000 cm^3 - bez zwężki
  - ponad 3000 cm^3 - muszą posiadać zwężkę o średnicy wewnętrznej 39 mm
- prototypowe silniki benzynowe doładowane o maksymalnej nominalnej pojemności skokowej cylindrów silnika:
  - do 3000 cm^3 - bez zwężki
  - ponad 3000 cm^3 do 4000 cm^3 – muszą posiadać zwężkę o średnicy wewnętrznej 32 mm.

1.4. Układ przeniesienia napędu jest dowolny. Skrzynia biegów musi posiadać bieg wsteczny, uruchamiany przez kierowcę zapiętego w pasy bezpieczeństwa i siedzącego za kierownicą.

1.5. Zawieszenie jest dowolne.

1.6. Koła i opony są dowolne, pod warunkiem, że mieszczą się w nadwoziu, tzn. że górna część (co najmniej 120º) koła kompletnego, położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Zabronione jest stosowanie opon kołkowych typu maxi cross.

1.7. Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 285-9. aktualnego Zał. J.

II. Przepisy bezpieczeństwa

1. Klatka bezpieczeństwa i otuliny ochronne

1.1. Każdy pojazd biorący udział w rajdzie musi być wyposażony w klatkę bezpieczeństwa, której konstrukcja musi być zgodna z art. 283-8. Zał. J, z uwzględnieniem poniższej zależności.

W zależności od daty wystawienia KSS klatka bezpieczeństwa musi być zgodna:

- przed 01.01.2021 z Zał. J 2020
- przed 01.01.2017 z Zał. J 2016

1.2. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie / w płaszczyźnie dachu, muszą być osłonięte otuliną ochronną. Otuliny ochronne i ich mocowania muszą być zgodne z art. 283-8.3 Zał. J.

2. Gaśnice i systemy gaśnicze

2.1. Obowiązkowe jest stosowanie systemów gaśniczych homologowanych przez FIA, zgodnych z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

2.2. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 283-7 Zał. J

2.3. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

2.4. Kierowca i pilot muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy gdy zapięci w pasy siedzą w swoich fotelach.

2.5. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex" systemu gaśniczego.

3. Fotele

Homologowane fotele (lista techniczna FIA Nr 12 lub 40) muszą być zamocowane zgodnie z art. 283-20. Zał. J. Dopuszcza się stosowanie foteli zgodnych z normą 8855/1999 przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

4. Uszy holownicze

4.1. Każdy pojazd musi mieć trwale zamocowane ucho holownicze, o wewnętrznej średnicy 50 mm, z przodu i z tyłu pojazdu.

4.2. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy.

5. Szyby i siatki

5.1. We wszystkich pojazdach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

5.2. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej, pod warunkiem, że umożliwia on załodze widzenie sygnalizacji drogowej (światła, znaki, itp..).

5.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3.8 mm.

5.4. Wszystkie pojazdy, których drzwi wyposażone są w opuszczane szyby lub szyby ze szkła, muszą posiadać siatki ochronne zamocowane do klatki bezpieczeństwa przy pomocy szybkozłącza znajdującego w dolnej części i muszą rozciągać się, patrząc z boku, od środka kierownicy do punktu najbardziej oddalonego do tyłu fotela z danej strony.

5.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, a szyby boczne wykonane z poliwęglanu są nieruchome, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

6. Główny wyłącznik prądu

6.1. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po obydwu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).

Wyłącznik wewnętrzny musi być dostępny dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsca w swoich fotelach i są zapięci w pasach bezpieczeństwa.

Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik.

7. Dodatkowe zamocowania

7.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed jej ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań.

7.2. Otwory w pokrywie do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.

7.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.

7.4. Duże przedmioty przewożone w pojeździe (takie jak koło zapasowe, zestaw narzędzi, itp.), muszą być solidnie umocowane.

8. Układ paliwowy

8.1. Zgodnie z przepisami FIA w sporcie samochodowym paliwem zasilającym silniki jest benzyna lub olej napędowy, zgodne z art. 282-9 Zał. J.

8.2. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zaciśnięte.

8.3. Układ odpowietrzania zbiornika paliwa musi być wyposażony w mechanizm samoczynnie zabezpieczający przed wyciekiem paliwa w przypadku przewrócenia się pojazdu - patrz art. 283-3 Zał. J.

8.4. Końcówka wlewu paliwa nie może być wyprowadzona poza obrys nadwozia. Zamknięcie wlewu musi zapewniać wymaganą przez producenta szczelność i odporność na uszkodzenia. W przypadku, gdy wlew paliwa wystaje poza ścianę nadwozia musi być dodatkowo zabezpieczony przed zerwaniem / otwarciem.

9. Inne postanowienia

9.1. Wprowadza się obowiązek instalacji ścianek działowych między chłodnicą, a przedziałem załogi, i między akumulatorem, a przedziałem załogi, w taki sposób, żeby w przypadku rozszczelnienia układu chłodzenia lub uszkodzenia („wylania") akumulatora załoga nie uległa poparzeniom. Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe. Przewody i połączenia elastyczne muszą być ekranowane.

9.2. Akumulator – patrz art. 285-10.1 Zał. J.

9.3. Fartuchy przeciwbłotne – patrz art. 283-19. Zał. J.

Załącznik nr 5 Regulamin techniczny Klasy T4Nat

Wstęp:
Grupa pojazdów T4Nat musi być zgodna z Art. 286A lub musi być zgodna z poniższymi wytycznymi dla pojazdów T4Nat.
Grupa pojazdów T4Nat to grupa pojazdów wielkoseryjnej produkcji (minimum 250 szt. wyprodukowanych w ciągu 12 miesięcy), posiadających napęd 4x4.
W przypadku, gdy pojazd jest zarejestrowany jako pojazd kategori T (ciągnik rolniczy), nie obowiązuje punkt 3.3.2.1. odnośnie nowych zapisów dotyczących samochodów sportowych oraz punkt 3.2.2.2.
Pojazdy T4Nat muszą być zgodne z poniższymi kryteriami:

1. Masy i wymiary

1.1. Minimalna masa wynosi:

- 900 kg dla pojazdów z silnikiem doładowanym
- 800 kg dla pojazdów z silnikiem wolnossących
- 1100 kg dla pojazdów o nominalnej pojemności skokowej silnika ponad 1050cm3

1.2. Maksymalna szerokość nadwozia wynosi 2000 mm, bez lusterek wstecznych i kół zapasowych.
1.3. Rozstaw osi może być różny o +/-50 mm w stosunku do pojazdu oryginalnego (referencyjnego).

2. Silnik i układ przeniesienia napędu:
Maksymalna pojemność skokowa silnika wynosi:

- 1050 cm^3 dla silników wolnossących i doładowanych (nie stosuje się przelicznika pojemności)
- 2000 cm^3 dla silników wolnossących

Silnik musi pozostać w miejscu oryginalnego montażu. Cały zespół silnik-przeniesienie napędu musi pochodzić z pojazdu dostępnego w ogólnodostępnej komercyjnej sprzedaży. Mocowanie silnika jest dowolne. Dyferencjały także muszą pochodzić z ogólnodostępnej sieci handlowej. Dozwolone są wyłącznie skrzynie biegów manualne lub bezstopniowe (CVT). Skrzynia biegów musi posiadać działający bieg wsteczny, uruchomiany przez Kierowcę siedzącego normalnie za kierownicą i zapiętego w pasy bezpieczeństwa.
Przekładnia CVT: pas napędowy jest dowolny, ale pod warunkiem, że występuje w ogólnodostępnej sieci handlowej (może być wzmocniony). Dopuszcza się system dodatkowego chłodzenia pasa za pomocą powietrza.
Przekładnia manualna: Skrzynia biegów musi być połączona z silnikiem w taki sam sposób jak w trakcie produkcji pojazdu. Obudowa skrzyni biegów musi być standardowa. Dozwolone są tylko modyfikacje otworów wlewowych oleju. Liczba biegów może być zmniejszona, aby umożliwić montaż szerszych kół zębatych. Mechanizm zmiany biegów musi być manualny. Zmiana biegów może odbywać się mechanicznie za pomocą linek lub cięgieł lub elektronicznie przy pomocy seryjnych sterowników.
Sprzęgło jest dowolne, ale zasada działania i średnica musi być identyczna z pojazdem „referencyjnym".
Wały napędowe mogą być dowolne, ale muszą być wykonane ze stali.
Dodatkowe urządzenia chłodzące i smarujące są dopuszczalne (pompy obiegowe oleju, chłodnice oleju i dodatkowe wloty powietrza), ale oryginalna zasada smarowania musi zostać zachowana.
Aby zamontować dodatkowe urządzenia smarujące i chłodzące dopuszcza się miejscowe modyfikacje skrzyni biegów.
Chłodnica silnika, jeżeli jest zamontowana w przestrzeni zespołu napędowego (z tyłu), to nie może wystawać poza obrys pałąka głównego oraz musi być zamontowana przegroda pomiędzy kabiną a chłodnicą która rozciąga się od górnej powierzchni pałąka głównego aż do podłogi pojazdu. Przegroda musi być wykonana ze stali lub aluminium o grubości min. 2 mm lub z materiału kompozytowego o grubości min. 3 mm. Jeżeli wlot powietrza do chłodnicy wystaje poza obrys dachu, to w tym wypadku musi być zastosowana płyta ochronna dachu wykonana ze stali lub aluminium o minimalnej grubości 2 mm lub 3 mm dla innych materiałów płyty. W kabinie z wyjątkiem nagrzewnicy nie mogą być montowane żadne inne chłodnice. Przewody doprowadzające ciecz chłodzącą do nagrzewnicy muszą być ekranowane.

3. Zawieszenie
Zabronione jest stosowanie zawieszenia aktywnego (kontrolującego lub zmieniającego nastawy podczas jazdy).
Na jedno koło jest dopuszczalny jeden amortyzator. Regulacja napięcia sprężyn i twardości amortyzatorów jest zabroniona z kokpitu pojazdu i możliwa wyłącznie po zatrzymaniu pojazdu, przy użyciu narzędzi. Mechanizm regulacji amortyzatora musi znajdować się na nim (amortyzator) lub na zbiorniku gazu. Jakiekolwiek połączenia między amortyzatorami są zabronione. Zezwala się na połączenie amortyzatora skrętu z ramą, to łączenie nie może spełniać żadnej innej funkcji.
Na jedną oś dopuszczalny jest jeden drążek stabilizatora.
Zmienianie ustawień stabilizatorów z kokpitu pojazdu jest zabronione.
Stabilizatory muszą być typu mechanicznego bez możliwości ich rozłączania.
Przedni i tylny stabilizator nie może być z sobą połączony.

4. Koła i opony
Maksymalna średnica felg wynosi 15 cali (381 mm).

Maksymalna średnica kompletnego koła wynosi 840 mm, przy ciśnieniu kontrolnym 1,2 bar.
Zabrania się stosowania centralnej nakrętki mocującej koło.
Obowiązkowe jest minimum jedno koło zapasowe. Koło zapasowe może być umieszczone na zewnątrz kabiny po lewej lub prawej stronie i nie może utrudniać kierowcy i pilotowi wchodzenia i wychodzenia z kabiny. Koło zapasowe może być również umieszczone z tyłu pojazdu za pałąkiem głównym.

5. Układ hamulcowy

Układ hamulcowy jest dowolny, pod warunkiem, że:

- jest uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez Kierowcę;
- składa się przynajmniej z dwóch niezależnych obwodów, obsługiwanych tych samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami, muszą być identyfikowalne dwa osobne obwody, bez jakichkolwiek połączeń poza zespołem regulatora siły hamowania);
- ciśnienie w układzie hamulcowym jest jednakowe dla kół znajdujących się na tej samej osi, poza wyjątkiem ciśnienia wytwarzanego przez hamulec ręczny;
- zaciski hamulcowe muszą pochodzić z pojazdu seryjnego lub katalogu części producenta i posiadać maksymalnie 4 tłoczki;
- tarcze hamulcowe muszą pochodzić z pojazdu seryjnego lub katalogu części producenta.

Układ hamulcowy może być wyposażony w hamulec ręczny aktywujący hamulce jednej i tej samej osi, mechanicznie niezależny od głównego układu hamulcowego (hydraulicznego lub mechanicznego).
Maksymalna średnica tarczy hamulcowej wynosi 295 mm.

6. Uszy holownicze

6.2. Każdy pojazd musi mieć trwale zamocowane ucho holownicze, o wewnętrznej średnicy 50 mm, z przodu i z tyłu pojazdu.
6.3. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy.

7. Szyby i siatki

7.1. We wszystkich pojazdach SSV w których seryjnie zamontowana jest szyba przednia (cała lub częściowa) musi ona być zachowana lub może być zastąpiona szybą wykonaną ze szkła warstwowego klejonego o minimalnej grubości 5 mm lub poliwęglanu o minimalnej grubości 3,8 mm. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.
7.2. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej, pod warunkiem, że umożliwia on załodze widzenie sygnalizacji drogowej (światła, znaki, itp..). Pas ten musi być naklejony od wewnętrznej strony szyby i posiadać przynajmniej 10% przepuszczalności światła.
7.3. Szyby boczne i szyba tylna (jeżeli występują) mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3,8 mm.
7.4. We wszystkich pojazdach Grupy T4Nat, w otworze drzwiowym, muszą być zamontowane siatki ochronne. W górnej części siatki muszą być one zamontowane na stale (nie mogą być zdejmowane). Zaleca się montowanie siatki na dole za pomocą systemu „clip". Siatka nie może być montowana do konstrukcji drzwi.
7.5. Drzwi boczne są obowiązkowe i muszą być wykonane z twardego nieprzezroczystego materiału. Wysokość drzwi – górna krawędź drzwi nie może być niżej niż na wysokości 450 cm od krawędzi dolnej otworu drzwiowego (progu) w połowie szerokości tego otworu.
7.6. Dach musi być typu zamkniętego, wykonany z tworzywa sztucznego lub metalowy, na całym obrysie górnym klatki bezpieczeństwa.

8. Główny wyłącznik prądu

Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po obydwu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).
Wyłącznik wewnętrzny musi być dostępny dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsca w swoich fotelach i są zapięci w pasach bezpieczeństwa
Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik.

9. Dodatkowe zamocowania

9.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika (jeżeli występuje) przed ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań na jedną pokrywę.
9.2. Otwory zlokalizowane w pokrywie, przeznaczone do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.
9.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.
9.4. Duże przedmioty przewożone w pojeździe (takie jak koło zapasowe, zestaw narzędzi, itp.), muszą być solidnie umocowane i umieszczone za fotelami załogi. Koła zapasowe mogą być zamocowane na zewnątrz kabiny.

10. Układ paliwowy

10.1. Paliwem zasilającym silniki może być wyłącznie benzyna, której charakterystyka jest zgodna z Art. 252-9.1 Zał. J.
10.2. Seryjne zbiorniki paliwa wraz z seryjnymi instalacjami przewodów paliwowych mogą być zachowane. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zaciśnięte. W przypadku zachowania seryjnego zbiornika paliwa, może być zachowane seryjne odpowietrzenie zbiornika paliwa.
10.3. Dozwolone jest zastąpienie seryjnego zbiornika paliwa, maksymalnie dwoma bezpiecznym zbiornikami paliwa, homologowanym przez FIA (zgodnie ze standardem FT3-1999, FT3.5-1999 lub FT5-1999), o łącznej pojemności 130 litrów. Maksymalna ilość paliwa poza zbiornikiem wynosi 3 litry.
Zbiornik taki musi być zamontowany w odległości nie mniejszej niż 800 mm w tył od środka osi przedniej. Bezpieczny zbiornik musi znajdować się wewnątrz głównej konstrukcji pojazdu, w odległości nie mniejszej niż 50 mm (do wewnątrz) od zewnętrznej części stopy mocującej pałąka głównego i pionowo mniej niż 200 mm od dowolnego punktu górnej części pałąka głównego. Bezpieczny zbiornika FIA musi znajdować się w płynoszczelnej obudowie przymocowanej do podwozia lub klatki bezpieczeństwa. Obudowa ta powinna mieć minimalna grubość 3 mm dla aluminium lub 10 mm dla materiałów kompozytowych. Żadna część obudowy ze zbiornikiem paliwa nie może być usytuowana mniej niż 40 mm powyżej powierzchni odniesienia (*).
W przypadku, jeżeli jakakolwiek część zbiornika (zbiorników) jest położona poniżej 200 mm powyżej płaszczyzny odniesienia, wszystkie pojazdy muszą mieć zamontowaną osłonę zbiornika paliwa o grubości 6 mm, wykonaną z aluminium lub blachy stalowej. Dotyczy to również pojazdów z zamontowanym seryjnym zbiornikiem paliwa.
(*) Powierzchnia odniesienia:
Płaszczyzna wyznaczona przez dolna powierzchnię najniższych rur podwozia, które znajdują się w rzucie pionowym zbiornika paliwa.
10.4. W przypadku zamontowania bezpiecznego zbiornika (zbiorników) paliwa FIA:
- przewody paliwowe muszą być zgodne z art. 283-3 Zał. J
- wlew paliwa musi być zgodny z art. 283-14.3 Zał. J
- odpowietrzenie - jeden lub dwa odpowietrzniki bezpiecznych zbiorników paliwa są obowiązkowe i muszą być zamontowane zgodnie z art. 283-14.2.1 Zał J.

10.5. Pompy i zawory paliwa oraz dodatkowe filtry paliwa (z wyjątkiem seryjnych instalacji) jeżeli są na zewnątrz zbiornika paliwa, muszą być poza kabiną i muszą być osłonięte trudnopalną i płynoszczelną obudową.
10.6. Wszystkie pompy paliwa mogą działać wyłącznie, gdy silnik pracuje lub gdy jest uruchamiany.

11. Układ wydechowy
Zastąpienie oryginalnego tłumika jest dozwolone, jednakże w przypadku, gdy pojazdy muszą się w trakcie rajdu przemieszczać się po drogach publicznych muszą być wyposażone w tłumik wydechu zgodny z przepisami ruchu drogowego. Układ wydechowy nie może przechodzić przez kabinę. Wyloty układu wydechowego muszą być widoczne z zewnątrz. Układ wydechowy nie może być prowizoryczny i musi być szczelny. Części konstrukcyjne pojazdu nie mogą być użyte do usuwania spalin z silnika.

12. Akumulator – patrz Art. 286a-8.3 Zał. J.

13. Oświetlenie
13.1. Oświetlenie pojazdu musi być całkowicie zgodne z Międzynarodową Konwencją o Ruchu Drogowym. Wyposażenie oświetleniowe pojazdu musi być utrzymane w idealnej sprawności podczas całego czasu trwania zawodów.
13.2. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwie dodatkowe czerwone tylne lampy typu przeciwmgielnego. Lampy te muszą być umieszczone minimum 1,25 m nad ziemią, być widoczne z tyłu i zamocowane na zewnątrz pojazdu, po obu jego stronach. Mogą one być zespolone z dodatkowymi światłami „stop" lub umieszczone obok nich. Światła te będą musiały być stale włączone podczas poruszania się po trasie odcinków specjalnych.

14. Sygnał dźwiękowy
Każdy pojazd musi być wyposażony w urządzenie do ostrzegania dźwiękiem, którego poziom głośności musi być większy lub równy 97 dB, przez co najmniej 3 sekundy, mierzone w odległości 7 m od przodu pojazdu. Sygnał dźwiękowy musi być sprawny przez cały czas trwania rajdu.

15. Fartuchy przeciw błotne – patrz Art. 283-19. Zał. J.

16. Lusterka wsteczne - każdy pojazd musi być wyposażony w min. dwa lusterka wsteczne (po jednym z każdej strony pojazdu), o minimalnej powierzchni min. 90 cm2.

17. Ekrany przewodów chłodniczych
Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe. Przewody i połączenia elastyczne układu chłodzenia muszą być ekranowane.

18. Wyposażenie bezpieczeństwa

Dopuszcza się stosowanie zewnętrznego okrycia przeciwdeszczowego, które będzie założone na kombinezon.

18.1. Konstrukcja bezpieczeństwa – Minimalna odległość między kaskami członków załogi, a rurami klatki powinna być nie mniejsza niż 50 mm. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie dachu muszą być osłonięte otuliną ochronną według standardu FIA 8857-2001, typ A (lista tech. nr 23). Zalecane jest stosowanie wyłącznie klatek bezpieczeństwa zgodnych z Art. 283-8 Zał. J. W przypadku zachowania seryjnej konstrukcji bezpieczeństwa jako

minimum obowiązkowe jest zastosowanie wzmocnienia słupka przedniego zgodnie z schematem 253-15 zamieszczonym w Art.283-8.3.2.1.5. Zał. J oraz wzmocnień otworów drzwiowych zgodnie z Art.283-8.3.2.1.2. Zał. J. W sezonie 2024, jako rozwiązanie przejściowe dopuszcza się montaż wzmocnienia bocznego i wzmocnienia pałąka przedniego w sposób rozłączalny, ale nie mogą być to połączenia typu zawiasowego. Zastosowane śruby i nakrętki muszą mieć minimalną klasę wytrzymałości 8.8 (norma ISO). Dozwolony jest montaż pałąka do ramoklatki w konstrukcji seryjnego pałąka głównego, na wysokości ramion za fotelami załogi, służący do montażu pasów ramieniowych. Zaleca się montaż dodatkowych elementów (rur/zastrzałów) klatki bezpieczeństwa innych niż w Art.283-8 Zał. J, mających na celu podwyższenie bezpieczeństwa załogi. Takie rozwiązanie każdorazowo musi być uzgodnione i zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM.
Dopuszcza się również stosowanie klatki bezpieczeństwa przykręcanej do głównej konstrukcji pojazdu T4Nat zgodnie ze schematami zamieszczonymi w załączniku nr 6.

18.2. Pasy bezpieczeństwa Zgodnie z punktem 5.5.2. Regulaminu RMPST 2024. Montaż pasów musi być zgodny z Art. 283-6.2 Zał. J. Zabrania się mocowania pasów do foteli i ich wsporników. Pasy bezpieczeństwa muszą być stosowane w konfiguracji homologacyjnej, bez żadnych modyfikacji lub usuwania części, oraz zgodnie z zaleceniami producenta. Pasy muszą być wymienione na nowe po każdym poważniejszym wypadku, a także w razie jakiegokolwiek uszkodzenia, przetarcia lub osłabienia taśmy pasa, np. wskutek działania środków chemicznych lub światła słonecznego. Muszą być wymienione także wtedy, gdy metalowe części uległy wygięciu, deformacji lub korozji. Każdy pas, który nie działa w sposób idealny, musi być wymieniony. Zabroniona jest kombinacja elementów pochodzących z różnych kompletów pasów. Dozwolone są wyłącznie kompletne pasy, tak jak są dostarczane przez producenta.

18.3. Fotele - Odległość między fotelem a podłogą pojazdu nie może być mniejsza jak 100 mm. Jeżeli w pojeździe zostały zmienione oryginalne mocowania foteli, to zastosowane części muszą pochodzić od producenta zatwierdzonego przez FIA albo odpowiadać poniższym kryteriom:

- Wsporniki muszą być zamontowane do podwozia/nadwozia w co najmniej 4 punktach na jeden fotel, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i płytek wzmacniających. Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem/podwoziem i płytką wzmacniającą wynosi 40 cm2 dla każdego punktu mocowania.
- Fotel musi być zamocowany do wsporników w czterech punktach, dwóch w przedniej i dwóch w tylnej części fotela, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i wzmocnień stanowiących integralną część fotela. Każdy punkt zamocowania musi być w stanie wytrzymać obciążenie o wartości 15.000 N przyłożone w dowolnym kierunku.
- Minimalna grubość wsporników i płytek wzmacniających wynosi 3 mm w przypadku zastosowania stali i 5 mm w przypadku stopów metali lekkich.
- Minimalna długość każdego wspornika wynosi 6 cm.

Dopuszczone jest stosowanie foteli homologowanych przez FIA zgodnych ze standardem:

- 8855-1999 (lista tech. FIA 12)
- 8862-2009 (lista tech. FIA 40)
- 8855-2021 (lista tech. FIA 91)

W sezonie 2024 zezwala się na stosowanie foteli zgodnych ze standardem FIA 8855/1999 przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

18.4. Gaśnice i systemy gaśnicze – Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w system gaśniczy i gaśnicę ręczną o masie środka gaśniczego min. 2 kg. W sezonie 2024 jako minimum, dopuszcza się wyposażenie pojazdu tylko w dwie gaśnice ręczne o masie środka gaśniczego min. 2 kg każda gaśnica.

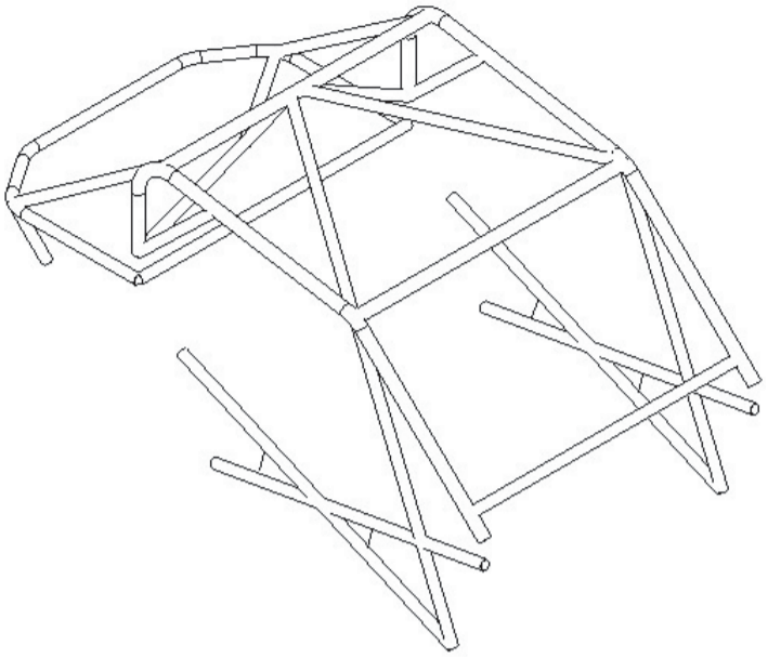
18.4.1. Systemów gaśnicze (jeżeli są zamontowane) muszą być zgodne z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

18.4.2. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 283-7 Zał. J

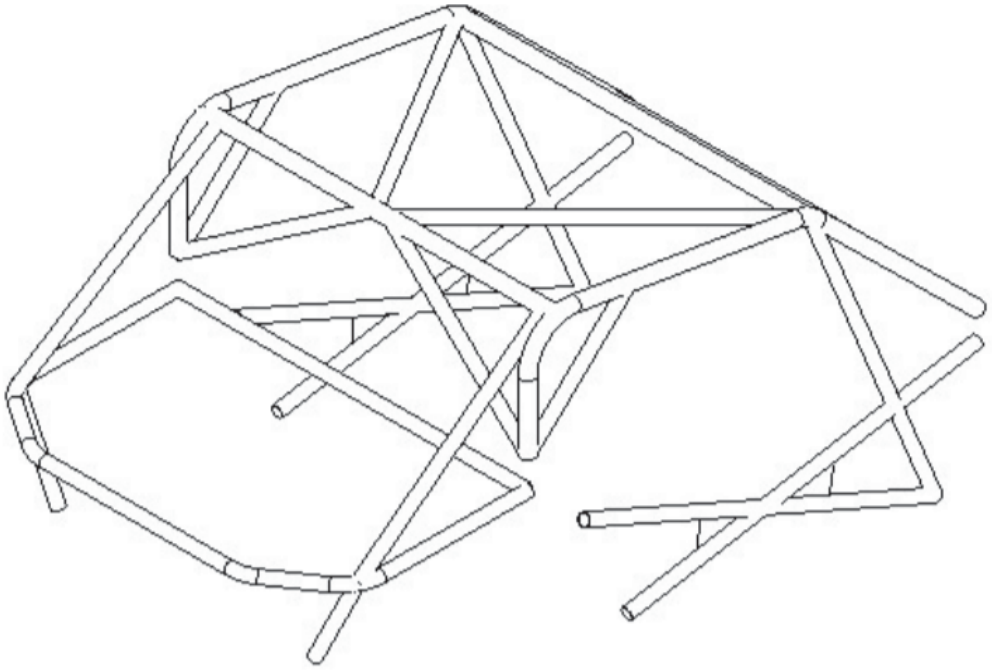
18.4.3. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

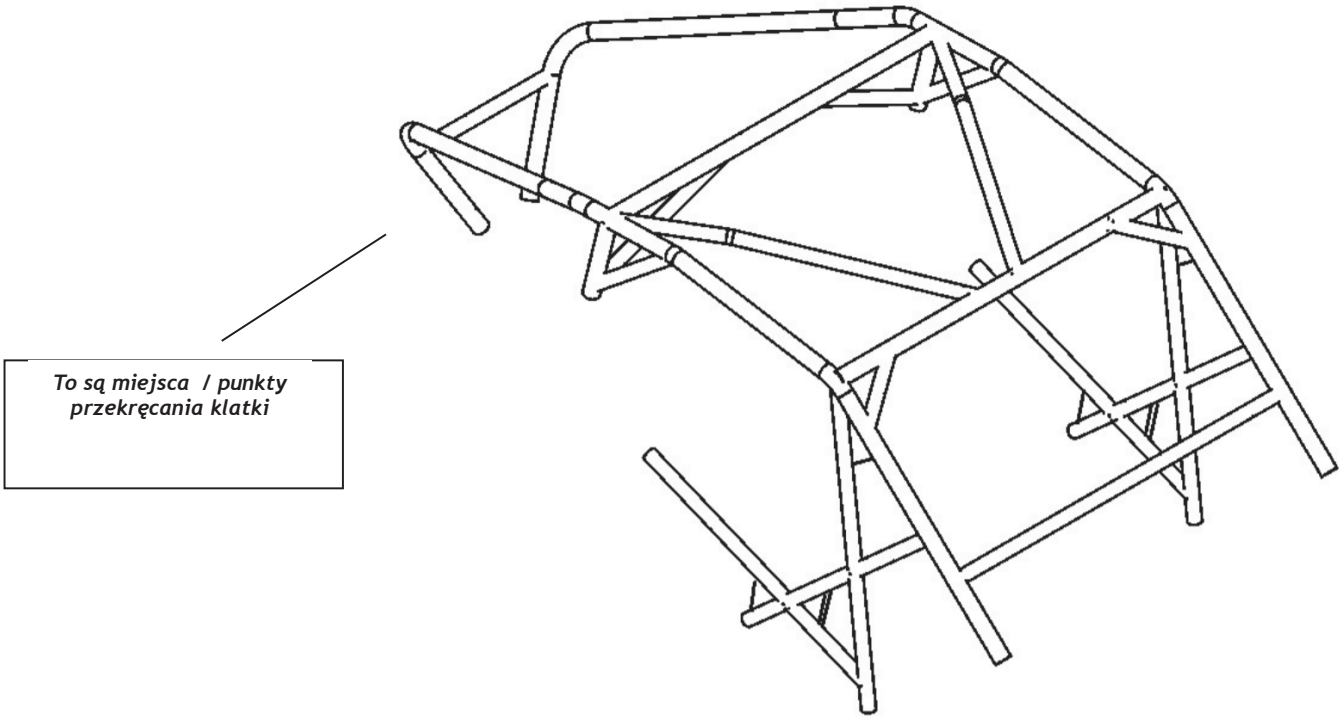
18.4.4. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex" systemu gaśniczego.

Załącznik nr 6 Schemat montażu klatki bezpieczeństwa przykręcanej do głównej konstrukcji pojazdu SSV

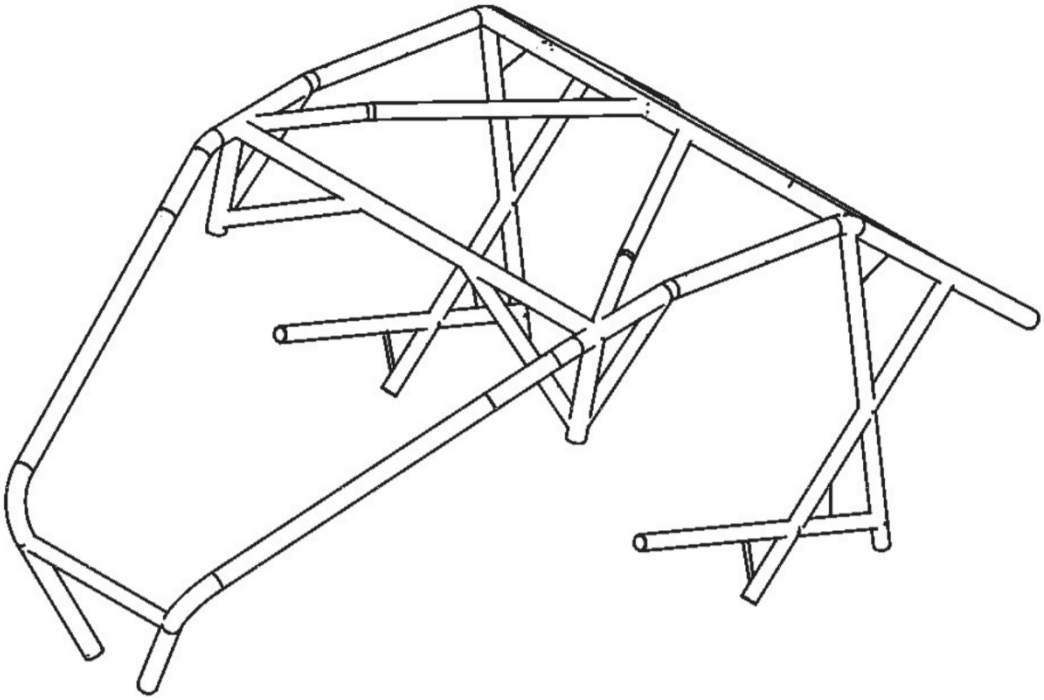


Schemat 1





Schemat 2



Załącznik nr 7 Regulamin techniczny Grupy CLASSIC

Dopuszczone będą pojazdy:
- wyprodukowane przed 31.12.1999;
i/lub
- których sprzedaż modelu rozpoczęła się przed 31.12.1999;
i/lub
- które uzyskały homologację FIA/ASN przed 31.12.1999.

Dopuszcza się udział współcześnie zbudowanych replik, odpowiadających danemu pojazdowi sportowemu uczestniczącemu w rajdach terenowych rozgrywanych przed 31.12.1999.

I. Przepisy dla pojazdów grupy CLASSIC

1.1. Do grupy CLASSIC dopuszczone będą pojazdy zarejestrowane i dopuszczone do ruchu drogowego.

1.2. Podział na klasy:

1.2.1. Klasa CLASSIC OPEN:

- Pojazdy z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu i maksymalnej dopuszczalnej masie 3500 kg.
- Układ przeniesienia napędu jest dowolny, a skrzynia biegów musi posiadać bieg wsteczny, uruchamiany przez kierowcę zapiętego w pasy bezpieczeństwa i siedzącego za kierownicą.
- Zawieszenie jest dowolne
- Silnik benzynowy lub wysokoprężny (Diesla) jest dowolny, pod warunkiem, że jego blok i głowica pochodzą z okresu produkcji danego modelu.
- Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 285-9. aktualnego Zał. J.
- Koła i opony są dowolne z wyjątkiem opon kołkowych typu Maxi Cross.

1.2.2. Klasa CLASSIC LIMITED:

a) Pojazdy wyprodukowane seryjnie w ilości co najmniej 1000 identycznych egzemplarzy, z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu (min. 2-osobowe) i maksymalnej dopuszczalnej masie 3500 kg.

b) Silnik benzynowy lub wysokoprężny (Diesla) musi być oryginalny, zgodny z marką i modelem danego pojazdu:

- może być modyfikowany, pod warunkiem zachowania oryginalnych podzespołów i części,
- filtr powietrza, jego obudowa i przewód zasysający powietrze są dowolne,
- powietrze do zasilania silnika nie może być pobierane z kabiny,
- wymienniki ciepła w układzie dolotowym mogą być zastąpione wymiennikami ciepła pochodzącymi z innych modeli tej samej marki samochodu,
- lokalizacja wymienników ciepła może być zmienione w stosunku do oryginalnego rozwiązania, ale wymiennik ciepła, jego instalacja oraz przewody powietrza do wymienników muszą w całości znajdować się w obrysie nadwozia,
- króćce wlotowe i wylotowe wymienników ciepła mogą być modyfikowane jedynie w celu zamontowania przewodów powietrza,
- zabroniony jest jakikolwiek natrysk wody na wymienniki ciepła, chyba że jest to rozwiązanie oryginalne,
- sterownik silnika i układ zapłonowy jest dowolny
- układ wtryskowy silnika musi zostać zachowany. Wtryskiwacze można modyfikować lub wymieniać w celu zmiany ilości przepływu paliwa, ale bez zmiany zasady ich działania, listwa paliwowa może mieć dowolną konstrukcję , regulator ciśnienia paliwa jest dowolny,

c) Układ przeniesienia napędu musi być zgodny z marką i modelem pojazdu, za wyjątkiem:

- obudowa skrzyni biegów oraz przełożenia skrzyni biegów i pozostałych napędów są dowolne,
- półosie napędowe i piasty kół są dowolne,
- sprzęgło – obudowa, docisk, tarcza i system sterowania sprzęgła jest dowolny.

d) Zawieszenie musi być zgodne z marką i modelem pojazdu:

- amortyzatory muszą być zgodne z art.284-6.3.5. Zał. J,
- zezwala się na stosowanie w zawieszeniu odbojników hydrauliczno-gazowych tzw. "Bump Stops",
- sprężyny, resory, drążki skrętne są dowolne, drążek stabilizatora może być usunięty lub odłączony,
- wzmocnienie zawieszenia musi być zgodne z art. 284-6.3.1 i 284-6.6.3 Zał. J.,
- materiał (wypełnienie) tulei metalowo-gumowych (silentblocków) jest dowolny
- w przypadku samochodów typu SUV zezwala się na dokonanie modyfikacji elementów zawieszenia, w celu

możliwości utrzymania seryjnych parametrów geometrii zawieszenia, modyfikacje te muszą zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM,

e) Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 284-6.5 Zał. J.

f) Nadwozie musi być zgodne z art.284-6.6 oraz 284-6.9. za wyjątkiem:

- zezwala się na wykonanie w przedniej pokrywie silnika dodatkowych otworów wentylacyjnych, które muszą być zabezpieczone kratką o powierzchni przekroju otworu kratki nie więcej niż 1 $cm^{2,}$
- zderzaki mogą być nieoryginalne, ale kształt ich powinien być zgodny z oryginałem,
- w przypadku nadwozi samochodów typu SUV, zezwala się na podcięcie błotników w celu montażu wyższych opon terenowych oraz zezwala się na podcięcie zderzaka przedniego w celu zamontowania orurowania wzmacniającego przednią część nadwozia.

g) Koła i opony są dowolne z wyjątkiem opon kołkowych typu Maxi Cross.

1.2.3. Klasa CLASSIC TRUCK:

Pojazdy o masie całkowitej przekraczającej 3500 kg, z maksymalnie ośmioma kołami, w tym co najmniej czterema napędzanymi, zdefiniowane w przepisach podanych w Zał. nr 5 do niniejszego Regulaminu.

1.3. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa lusterka zewnętrzne, po jednym z każdej strony pojazdu o minimalnej powierzchni 90 cm^2.

1.4. Koła i opony muszą mieścić się w nadwoziu, tzn. że górna część (co najmniej 120°) koła kompletnego, położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym, za wyjątkiem pojazdów odpowiadających konstrukcyjnie pojazdom typu buggy z danego okresu. Zabronione jest stosowanie opon kołkowych typu maxi cross, opon kolcowanych i łańcuchów przeciwślizgowych.

II. Przepisy bezpieczeństwa

1. Dwa noże do rozcinania pasów bezpieczeństwa (w przypadku CLASSIC TRUCK, ilość noży musi być równa ilości członków załogi) muszą stale znajdować się w kabinie. Muszą być łatwo dostępne dla członków załogi, którzy zajmują miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami. Noże do cięcia pasów nie mogą być zamocowane pomiędzy fotelem a nadwoziem.

2. Klatka bezpieczeństwa i otuliny ochronne

2.1. Każdy pojazd biorący udział w rajdzie musi być wyposażony w klatkę bezpieczeństwa, której konstrukcja musi być zgodna z art. 283-8. Zał. J.

2.2. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie / w płaszczyźnie dachu, muszą być osłonięte otuliną ochronną. Otuliny ochronne i ich mocowania muszą być zgodne z art. 283-8.4 Zał. J.

3. Gaśnice i systemy gaśnicze

3.1. Obowiązkowe jest stosowanie systemów gaśniczych homologowanych przez FIA, zgodnych z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

3.2. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 283-7 Zał. J

3.3. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

3.4. Kierowca i pilot muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy gdy zapięci w pasy siedzą w swoich fotelach.

3.5. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex" systemu gaśniczego.

4. Fotele

Homologowane fotele (lista techniczna FIA Nr 12 lub 40) muszą być zamocowane zgodnie z art. 283-20. Zał. J. Dopuszcza się stosowanie foteli zgodnych z normą 8855/1999 przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

5. Uszy holownicze

5.1. Każdy pojazd musi mieć trwale zamocowane ucho holownicze, o wewnętrznej średnicy 50 mm, z przodu i z tyłu pojazdu.

5.2. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy.

6. Szyby i siatki

6.1. We wszystkich pojazdach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

6.2. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej, pod warunkiem, że umożliwia on załodze widzenie sygnalizacji drogowej (światła, znaki, itp..).

6.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3.8 mm.

6.4. Wszystkie pojazdy, których drzwi wyposażone są w opuszczane szyby lub szyby ze szkła, muszą posiadać siatki ochronne zamocowane na klatce bezpieczeństwa przy pomocy szybkozłącza znajdującego w dolnej części i muszą rozciągać się, patrząc z boku, od środka kierownicy do punktu najbardziej oddalonego do tyłu fotela z danej strony.

6.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, a szyby boczne wykonane z poliwęglanu są nieruchome, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych

narzędzi.

7. Główny wyłącznik prądu

7.1. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po obydwu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).
Wyłącznik wewnętrzny musi być dostępny dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsca w swoich fotelach i są zapięci w pasach bezpieczeństwa.
Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik.

8. Dodatkowe zamocowania

8.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed jej ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań.
8.2. Otwory w pokrywie do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.
8.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.
8.4. Duże przedmioty przewożone w pojeździe (takie jak koło zapasowe, zestaw narzędzi, itp.), muszą być solidnie umocowane.

9. Układ paliwowy

9.1. Zgodnie z przepisami FIA w sporcie samochodowym paliwem zasilającym silniki jest benzyna lub olej napędowy, zgodne z art. 282-9 Zał. J.
9.2. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zaciśnięte.
9.3. Układ odpowietrzania zbiornika paliwa musi być wyposażony w mechanizm samoczynnie zabezpieczający przed wyciekiem paliwa w przypadku przewrócenia się pojazdu - patrz art. 283-3 Zał. J.
9.4. Końcówka wlewu paliwa nie może być wyprowadzona poza obrys nadwozia. Zamknięcie wlewu musi zapewniać wymaganą przez producenta szczelność i odporność na uszkodzenia. W przypadku, gdy wlew paliwa wystaje poza ścianę nadwozia musi być dodatkowo zabezpieczony przed zerwaniem / otwarciem.

10. Inne postanowienia

10.1. Wprowadza się obowiązek instalacji ścianek działowych między chłodnicą, a przedziałem załogi, i między akumulatorem, a przedziałem załogi, w taki sposób, żeby w przypadku rozszczelnienia układu chłodzenia lub uszkodzenia („wylania") akumulatora załoga nie uległa poparzeniom. Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe. Przewody i połączenia elastyczne muszą być ekranowane.
10.2. Akumulator – patrz art. 286a-8.3 Zał. J.
10.3. Fartuchy przeciwbłotne – patrz art. 283-19. Zał. J.

Załącznik nr 8 Zapowiedź zmian regulaminowych w kolejnych sezonach

Zmiany obowiązujące od 01.01.2025 roku będą opublikowane do dnia 30.06.2024 roku.

REGULAMIN
RAJDOWEGO PUCHARU POLSKI SAMOCHODÓW TERENOWYCH
2024

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

Spis treści:

1. Postanowienia ogólne 3
2. Kalendarz RPPST 3
3. Ogólne warunki organizacyjne 3
4. Pojazdy 6
5. Zawodnicy/Załogi 7
6. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu 8
7. Zgłoszenia, wpisowe 8
8. Zezwolenie / Ubezpieczenie / Odpowiedzialność 10
9. Protesty i odwołania 11
10. Punktacja i klasyfikacja w rundach RPPST 11
11. Nagrody w rundach RPPST 12
12. Warunki klasyfikacji rocznej 13
13. Klasyfikacje roczne RPPST 13
14. Inne postanowienia 13
Załącznik nr 1 - Regulamin techniczny pojazdów Grupy S1 15
Załącznik nr 2 - Regulamin techniczny pojazdów Grupy S2 17
Załącznik nr 3 - Regulamin techniczny Grupy SSV 19
Załącznik nr 4 - Schemat montażu klatki bezpieczeństwa przykręcanej do głównej konstrukcji pojazdu SSV. 23
Załącznik nr 5 Regulamin techniczny Grupy CLASSIC 25
Załącznik nr 6 - Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego oraz pojazdów Grupy S1, S2 i CLASSIC 28
Załącznik nr 7 - Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego oraz pojazdów dla zawodników startujących w sezonie 2023 w APPST 30
Załącznik nr 8 Zapowiedź zmian regulaminowych w kolejnych sezonach 30

1. Postanowienia ogólne

1.1 Rajdowy Puchar Polski Samochodów Terenowych (zwany dalej RPPST) jest własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM).
1.2 Nadzór nad przebiegiem RPPST sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS PZM), która zastrzega sobie prawo do interpretacji niniejszego regulaminu RPPST i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu RPPST oraz innych przepisów, w oparciu o które rozgrywany jest RPPST oraz do podejmowania decyzji.
1.3 Rajdy zaliczane do RPPST (zwane dalej rajdem lub rundą) rozgrywane są w oparciu o aktualnie obowiązujące przepisy:
- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (zwany dalej MKS) wraz z załącznikami;
- Regulamin Sportowy Rajdów Terenowych FIA (zwanym dalej Regulamin Sportowy FIA) wraz z załącznikami;
- niniejszy regulamin RPPST (zwany dalej Regulaminem) wraz z załącznikami i Komunikatami GKSS PZM;
- regulamin uzupełniający danej rundy RPPST;
- Regulaminu Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych;
- Ustawy „Prawo o Ruchu Drogowym";
- innych aktualnie obowiązujących przepisów bezpośrednio związanych z organizacją i udziałem w rundach RPPST.

1.4. Niniejszy regulamin RPPST uzupełnia i miejscami precyzuje postanowienia zawarte w MKS i Regulaminie Sportowym FIA o wymagania PZM. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem zastosowanie ma MKS oraz Regulamin Sportowy FIA wraz z załącznikami.
1.5. Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, Regulaminie Sportowym FIA lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA, Światowej Radzie Sportu Samochodowego bądź Komisji Rajdów Terenowych FIA odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne plenipotencje: PZM – dla FIA oraz GKSS PZM – dla Światowej Rady Sportu Samochodowego FIA oraz Komisji Rajdów Terenowych FIA.
1.6. Jeżeli wystąpią różnice w interpretacji przepisów FIA to powstały spór rozstrzygać będzie obowiązujący tekst angielski.
1.7. Wszelkie odstępstwa od ustaleń niniejszego regulaminu rozpatrywane będą przez GKSS PZM, na wniosek organizatora rajdu.

2. Kalendarz RPPST

2.1. Niniejszy regulamin RPPST jest obowiązujący we wszystkich rajdach zaliczanych do RPPST, znajdujących się w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM.
2.2. Do RPPST zaliczane będą rajdy określone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na dany sezon, dostępnym na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl.

3. Ogólne warunki organizacyjne

3.1. Regulamin uzupełniający
3.1.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego, musi być przesłana do GKSS PZM nie później niż 2 miesiące przed dniem badania kontrolnego przed rajdem (zwanego dalej BK1).
3.1.2. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM musi być umieszczony na stronie internetowej rajdu i stronie internetowej organizatora nie później, niż 30 dni przed dniem BK1. Wraz z regulaminem uzupełniającym musi zostać opublikowana mapa stref ograniczonego dostępu. Harmonogram czasowy oraz plan parku serwisowego muszą być umieszczone na stronie internetowej rajdu i stronie internetowej organizatora nie później niż 14 dni przed dniem BK1.

3.2. Odbiór administracyjny (OA)
3.2.1. Komplet tablic identyfikacyjnych, identyfikatorów, opasek i dokumentów musi być wydany Zawodnikom podczas OA.

3.2.1. Czas i miejsce OA organizator określi w regulaminie uzupełniającym zawodów. Celem OA jest weryfikacja przez biuro zawodów dokumentów uprawniających Zawodników/Załogi, zgłoszonych do udziału w zawodach. Każde spóźnienie na OA względem czasu wyznaczonego przez organizatora podlega karze 100 PLN.

3.2.2. Wszyscy Członkowie Załóg muszą posiadać ważne badania lekarskie i psychologiczne. Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie niedopuszczeniem do startu.

3.2.3. Obowiązkiem każdego Członka Załogi jest poddanie się badaniom lekarskim, jeżeli takie zarządzenie zostało wydane przez organizatora w regulaminie zawodów lub komunikacie. Dotyczy to także badań na zawartość alkoholu, środków odurzających i testów antydopingowych. Odmowa poddania się badaniom będzie skutkowała nie dopuszczeniem do zawodów oraz nałożenie kary dodatkowej według uznania GKSS.

3.2.4. Podczas OA organizator wyda Zawodnikowi następujący zestaw materiałów i naklejek:
- tablice identyfikacyjne, numery startowe oraz naklejki z reklamą obowiązkową i dodatkową (o ile dotyczy),

- identyfikatory lub opaski dla Załogi oraz Członków Zespołu,
- stosowne przepustki wjazdowe,
- inne przewidziane w Regulaminie Uzupełniającym dokumenty i materiały:

3.3. Badania kontrolne

3.3.1. Przyjmuje się, że obecność Zawodnika i członków załogi w czasie BK1 nie jest konieczne, niemniej jednak, muszą oni/-e być reprezentowani/-e przez wskazanego w zgłoszeniu uprawnionego przedstawiciela. W czasie BK1 i BK2, wszystkie osoby znajdujące się w strefie BK muszą uwidocznić identyfikator lub opaskę rajdu, upoważniający do przebywania w tej strefie.

3.3.2. W czasie BK1 zawodnik lub jego upoważniony przedstawiciel musi przedstawić Książkę Samochodu Sportowego (format 5) lub jej odpowiednik wydany przez ASN zrzeszony w FIA (zwany dalej National Technical Passport). Paszport techniczny FIA nie zastępuje KSS.

3.3.2.1. Książka Samochodu Sportowego (zwaną dalej KSS)

- Uwaga! W związku z nowymi zapisami dotyczącymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych wymienionych w Oddziale 7 art. 65 (art. 65o–art. 65q) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym dotyczących, które wejdą w życia z dn. 1.06.2024 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1720) zmianie na nowy rodzaj ulegnie KSS PZM dla konkurencji rajdy samochodowe. Do czasu wprowadzenia KSS nowego rodzaju w konkurencji rajdy samochodowe wstrzymane jest wydawanie nowych KSS. Do udziału w zawodach do odwołania zamiast KSS PZM będzie uznawane również wydane przez Delegata Technicznego PZM zaświadczenie, że KSS dla danego samochodu został zatwierdzony. Szczegóły odnośnie wymiany KSS PZM na nowego rodzaju KSS PZM dla konkurencji rajdy samochodowe zostaną opublikowane w marcu 2024 roku.
- Pozytywny wynik Sezonowego Badania Kontrolnego (SBK) PZM będzie konieczny, aby uzyskać Książkę Samochodu Sportowego (KSS) PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe, spełniającą definicję książki samochodu sportowego wydanej przez właściwy polski związek sportowy o której mowa w art. 38 ust.1 pkt 4e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym oraz potwierdzającą wpis do rejestru prowadzonego przez właściwy polski związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie zgodnie z art. 65o ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym. Wyłącznie KSS PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe będzie uprawniać do przystąpienia do badania co do zgodności z warunkami technicznymi określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym.
- KSS innego ASN zostanie uznana wyłącznie w przypadku, gdy samochód jest zarejestrowany w tym samym kraju, którego ASN wydał dany KSS.

3.3.2.2. Sezonowe Badanie Kontrolne (SBK) PZM:

- Od 1.06.2024 roku Sezonowe Badanie Kontrolne (SBK) PZM nie będzie uprawniało do uczestnictwa w rajdzie bez konieczności udziału samochodu w Badaniu Kontrolnym przed rajdem (BK1). Wszystkie samochody będą musiały zostać obligatoryjnie przedstawione na BK1.
- Od sezonu 2025 Pozytywny wynik Sezonowego Badanie Kontrolnego (SBK) PZM będzie konieczny, aby przedłużyć ważność KSS PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe na dany rok.
- Szczegóły tej procedury opisane są w Regulaminie Sezonowego Badania Kontrolnego PZM.
- Przepisy przejściowe dotyczące Sezonowego Badania Kontrolnego PZM, obowiązujące do 01.06.2024 roku opisane są w Zał. 2 do niniejszego regulaminu.

3.3.3. Procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych (KSS, paszportów technicznych FIA, homologacji i/lub certyfikatów krajowych, itp.) samochodu i jego wyposażenia wraz z obowiązującymi opłatami są podane do wiadomości na oficjalnej stronie internetowej PZM www.pzm.pl

3.3.4. Kamery i ich mocowania używane podczas rajdu muszą być przedstawione do akceptacji podczas BK1.

3.3.5. Odstęp czasu pomiędzy BK2, a wywieszeniem prowizorycznej klasyfikacji końcowej rajdu nie może być mniejszy niż 2 godziny.

3.4. Kolejność startowa / listy startowe

3.4.1. Dopuszcza się ustawienie w kolejności startowej do Prologu pierwszego motocykla/quadu za ostatnim samochodem/SSV. W pozostałych przypadkach zastosowanie ma art. 6.8.1 Załącznika IX - Regulaminu Sportowego FIA, za wyjątkiem Prologu, gdzie pierwszy samochód/SSV może wystartować do Prologu po ostatnim motocyklu/quadzie w czasie krótszym niż 30 min.

3.5. Briefing / Odprawa z zawodnikami

3.5.1. Przynajmniej jeden członek załogi biorącej udział w rundzie musi być obecny na odprawie z zawodnikami (briefingu), którego data i miejsce wskazane będą w regulaminie uzupełniającym. Nieobecność żadnego z członków załogi na odprawie z zawodnikami (briefingu) skutkować będzie karą finansową w wysokości 100,- PLN.

W wyjątkowych okolicznościach dopuszcza się przeprowadzenie briefingu w formie video bądź wydania instrukcji w formie dokumentu udostępnionego na stronie internetowej zawodów.

3.6. Odcinki specjalne/drogowe

3.6.1. W RPPST łączna zaplanowana suma długości odcinków specjalnych (zwanych dalej OS) musi wynosić:

- pomiędzy 100 km, a 150 km dla rund o współczynniku 1;
- powyżej 150 km w przypadku rund o współczynniku 2.

3.6.2. Jeżeli organizator przewiduje rozegranie Prologu to jest on traktowany jako sekcja 1 etapu 1.

3.6.3. Jeżeli OS-y podczas danej rundy, rozgrywane są w przeciwnych kierunkach, to musi powstać taki układ trasy, aby przeciwne przejazdy tego samego odcinka nie odbywały się w czasie tego samego etapu.

3.6.4. Wszyscy zawodnicy/członkowie załóg uczestniczący w rajdzie zobowiązani są do przestrzegania przepisów ruchu drogowego (z wyjątkiem przejazdów sportowych po zamkniętych dla ruchu publicznego trasach OS). Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie trwania rajdu nakładane będą kary zgodnie z art. 27.2 Regulaminu Sportowego FIA. Ustala się następujące kary za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego:

a) Pierwsze wykroczenie:
Przekroczenie prędkości: kara porządkowa 50 PLN za każdy 1 km/h ponad określony limit – kara nadawana przez Dyrektora Zawodów;
Inne wykroczenia: kara do decyzji ZSS.

b) Drugie wykroczenie:
Przekroczenie prędkości: kara porządkowa 100 PLN za każdy 1 km/h ponad określony limit – kara nadawana przez Dyrektora Zawodów;
Inne wykroczenia: kara do decyzji ZSS.

c) Trzecie wykroczenie:
Kara czasowa 5 minut – kara nadawana przez Dyrektora Zawodów;

d) Czwarte wykroczenie
Dyskwalifikacja – kara nadawana przez ZSS.

3.6.5. Każdy pojazd na trasie OS musi poruszać się z włączonymi światłami mijania i musi mieć zamknięte szyby lub zamontowaną homologowaną siatkę bezpieczeństwa (zaleca się homologowaną przez FIA siatkę bezpieczeństwa).

3.6.6. Po ogłoszeniu trasy rajdu, zabroniona jest obecność na trasie któregokolwiek z OS w jakiekolwiek formie, zawodnika/członka załogi i członka ich zespołu, który zgłosił się do rajdu lub mającego zamiar zgłosić się do rajdu. Organizator wraz z regulaminem uzupełniającym opublikuje mapę stref ograniczonego dostępu, w których przebywanie ww. osób do momentu rozpoczęcia rozgrywania danego OS jest zabronione. Zawodnik/członek załogi i członek ich zespołu, który ze szczególnych względów (np. miejsce zamieszkania, obowiązki zawodowe, itp.) zobowiązany jest do przebywania w strefie ograniczonego dostępu po jej ogłoszeniu, musi o powyższym fakcie odpowiednio wcześniej poinformować organizatora, wraz z wyjaśnieniem przyczyn i uzyskać od dyrektora rajdu stosowne zezwolenie.

Każdy zawodnik/członek załogi / członek ich zespołu, którego obecność zostanie stwierdzona w strefie ograniczonego dostępu i który dokonywać będzie zapoznania z trasą OS po ogłoszeniu trasy rundy (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), zostanie zasygnalizowany do zespołu sędziów sportowych (zwanego dalej ZSS), który po poprzedzonym przez dyrektora rajdu dochodzeniem i udokumentowaniem, podejmie decyzję o nałożeniu na ww. zawodnika/członka załogi stosownej kary, do nie dopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji włącznie. W przypadku niedopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji zawodnika/członka załogi z ww. powodu wpisowe nie jest zwracane. Ponadto każdorazowe naruszenie ww. przepisu zostanie przez ZSS przekazane do GKSS PZM, która może zdecydować o nałożeniu za powyższe przewinienie kary finansowej do wysokości 30 000,- PLN oraz kary dodatkowej zgodnie z MKS.

3.7. Otwarcie trasy

3.7.1. Wymagane jest stosowanie samochodów organizatora kontrolujących trasę OS, ich oznakowanie i stan zabezpieczenia. Zaleca się, aby po ostatniej załodze trasę każdego OS przejechał pojazd organizatora zamykający trasę, tzw. „Szachownica".

3.7.2. Pojazdy otwierające i zamykające trasę, muszą być oznaczone tablicami identyfikacyjnymi zgodnymi z art. 19.1.3. Regulaminu Sportowego FIA.

3.8. Serwisowanie / tankowanie

3.8.1. Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem płachty z materiału płynoszczelnego lub foli o minimalnej grubości 0,5 mm o rozmiarach na tyle większych od wymiarów samochodu, aby podłoże było skutecznie zabezpieczone przed zanieczyszczeniami płynnymi i stałymi. Za niestosowanie się do powyższego, dyrektor rajdu będzie mógł nałożyć na winnego zawodnika/członka załogi karę finansową w wysokości do 100% wymaganego wskazanego w regulaminie uzupełniającym wpisowego, za każdy stwierdzony przypadek lub inną karę/grzywnę wskazaną w regulaminie uzupełniającym. zawodnicy/członkowie załogi, członkowie ich personelu oraz ich osoby towarzyszące, zobowiązane są do dbania o porządek na przyznanej im powierzchni w parku serwisowym oraz zabrania lub usunięcia w wyznaczone miejsce, zgromadzonych odpadów - najpóźniej do chwili opuszczenia parku serwisowego. Ograniczenie prędkości pojazdów poruszających się wewnątrz parków serwisowych, przegrupowań i parków zamkniętych wynosi maksymalnie 30 km/h i dotyczy wszystkich pojazdów (wyczynowych, serwisowych, organizatora, osób oficjalnych, sędziów, itd.), z wyjątkiem pojazdów służb porządkowych i ratowniczych uczestniczących w interwencji. Może ona być niższa w związku z panującymi warunkami np. wąskie przejazdy czy duża ilość kibiców. Obowiązująca podczas rajdu dozwolona prędkość maksymalna w parku serwisowym oraz kary za jej przekroczenie, muszą być określone w regulaminie

uzupełniającym zawodów. Organizator może ustanowić strefy ograniczenia prędkości w parku serwisowym i/lub przegrupowaniu i/lub parku zamkniętym. Ograniczenia prędkości oraz kierunki ruchu muszą być umieszczone w widocznych miejscach oraz wystarczającej liczbie i oznaczone przy pomocy wzorów znaków używanych w oznakowaniu pionowym dróg.
3.8.2. Organizacja stref tankowania odbywa się zgodnie z art. 54 i 55 Regulaminu Sportowego FIA. Ponadto organizator zobowiązany jest dostarczyć płachty z materiału nieprzepuszczającego cieczy ropopochodnych lub folię o minimalnej grubości 0,5 mm zabezpieczającą podłoże w miejscu stanowisk tankowania pojazdów oraz adekwatne zabezpieczenie przeciwpożarowe. Sposób wytyczenia i zabezpieczenia strefy tankowania musi uniemożliwić osobom nieupoważnionym, a w szczególności widzom, dostęp w pobliże tankowanych pojazdów. W trakcie serwisowania zabronione jest tankowanie pojazdów w jakiejkolwiek formie.

3.9. Kontynuowanie udziału w rundzie
3.9.1. W przypadku nieukończenia któregoś z OS przez załogę, z powodu awarii lub z powodu przekroczenia limitu czasu dla OS lub z powodu wypadku, powrót na trasę odbywa się zgodnie wariatem V2 Regulaminu Sportowego FIA art. 34. i 48.
3.9.2. W przypadku, kiedy którykolwiek z członków załogi doznał uległ wypadkowi lub doznał urazów w związku z udziałem w rajdzie i konieczna była interwencja medyczna lub został hospitalizowany w trakcie trwania rajdu, to kontynuowanie przez niego udziału w rajdzie jest możliwe wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody od naczelnego lekarza zawodów, po przeprowadzeniu wymaganych przez lekarza badań. Badanie to musi mieć miejsce najpóźniej na koniec Etapu, podczas którego miał miejsce wypadek.

3.10. System monitorowania pojazdów PZM-GPS
3.10.1. Podczas rund RPPST obowiązkowo stosowany będzie system monitorowania pojazdów PZM-GPS, który jest także oficjalnym pomiarem prędkości stosowanym przez PZM. System ten będzie rejestrował trasę, którą pokonał dany pojazd oraz prędkość z jaką się poruszał podczas trwania rajdu. Dane przekazywane przez system mogą być użyte do weryfikacji przekroczeń dozwolonych maksymalnych prędkości na trasie OS, przestrzegania przez załogę oficjalnej trasy rajdu oraz przestrzegania przepisów ruchu drogowego na dojazdowych odcinkach drogowych, przegrupowaniach, parkach serwisowych i parkach zamkniętych.
3.10.2. System PZM-GPS zawiera funkcjonalność „Alarm Pojazd do Pojazdu", której stosowanie jest obowiązkowe w RPPST.
3.10.3. Urządzenia systemu bezpieczeństwa PZM-GPS będą dostarczane i montowane przez personel organizatora, podczas BK1. Zawodnicy posiadający licencję wydaną przez PZM mają obowiązek przedstawić na BK1 pojazd z zamontowaną uprzednio anteną, konsolą sygnalizacyjną i przewodami, otrzymanymi od zespołu serwisowego PZM-GPS podczas pierwszego BK1 zgłoszonego pojazdu. Zawodnik, który podczas BK1 przedstawi niesprawną i/lub uszkodzoną antenę i/lub przewody i/lub konsolę sygnalizacyjną, zobowiązany jest do usunięcia uszkodzenia i/lub awarii przed końcem BK1 lub zakupu nowego elementu od zespołu serwisowego PZM-GPS.
3.10.4. Podczas trwania rajdu każdy zawodnik/członek załogi jest materialnie odpowiedzialny za urządzenie PZM-GPS dostarczone i zamontowane w jego samochodzie przez zespół serwisowy PZM-GPS. Za sprawność elementów systemu PZM-GPS nabytych przez zawodnika i będących jego własnością, odpowiada zawodnik. W trakcie trwania rajdu w przypadku uszkodzenia z winy lub zaniedbania zawodnika/członka załogi i/lub członka ich personelu urządzenia PZM-GPS wydanego zawodnikowi/załodze podczas BK1, jest on zobowiązany do wyrównania szkody przed ostatnim posiedzeniem ZSS. Niedopełnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez ZSS i/lub dalej także GKSS PZM.
3.10.5. Wpisowe za udział w rundzie zawiera opłaty związane z korzystaniem przez za-wodnika z obowiązkowego urządzenia systemu śledzenia pojazdów i systemu „Alarm Po-jazd do Pojazdu" PZM-GPS.
3.10.6. Organizator rajdu może pobierać od zawodników kaucję zwrotną za wypożyczone urządzenie systemu PZM-GPS wraz z wymaganym dodatkowym osprzętem. W przypadku niezwrócenia lub uszkodzenia urządzenia z winny lub zaniedbania zawodnika/członków załogi i/lub ich personelu, kaucja nie zostanie zwrócona a zawodnik zostanie dodatkowo obciążony kosztami naprawy/odtworzenia uszkodzonego/zniszczonego urządzenia i jego osprzętu. Wysokość kaucji za korzystanie z systemu musi być wskazana w regulaminie uzupełniającym.

3.11. Numer Alarmowy
3.11.1. Dla wszystkich organizatorów obowiązuje jeden numer telefonu alarmowego SOS (+48 601 100 777), udostępniany tylko zawodnikom/załogom i służbom organizatora, pod który należy składać informacje o ważnych zdarzeniach mających miejsce na trasie rajdu.

4. Pojazdy

4.1. Dopuszczone pojazdy – podział na grupy
4.1.1. Do rajdów dopuszczone będą niżej wymienione pojazdy, podzielone na następujące Grupy:

Grupa	Definicja	Charakterystyka
S1	Prototypowe samochody terenowe	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 1 do niniejszego regulaminu;
S2	Seryjne samochody	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 2 do

	terenowe	niniejszego regulaminu;
SSV	Seryjne pojazdy SSV	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 3 do niniejszego regulaminu;
CLASSIC	Grupa historycznych pojazdów terenowych	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 5 do niniejszego regulaminu;

4.1.2. GKSS PZM może, na pisemny wniosek zainteresowanych zawodników/podmiotów, utworzyć inną - nową grupę/klasę w trakcie sezonu.

4.2. Wymogi formalne

4.2.1. Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać aktualne dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 283 Zał. J 2024 (wyjątki patrz poniżej). Ważne badanie techniczne uznaje się za dowód, że samochód spełnia wszystkie wymogi Ustawy „Prawo o ruchu drogowym" w tym przepisy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska i jest dopuszczony do ruchu drogowego na terytorium RP.

4.2.2. We wszystkich pojazdach dopuszczalny poziom hałasu nie może przekroczyć 98 dB(A), mierzony pomiędzy 2500 i 3500 obr/min, zgodnie z procedurą FIA.

4.2.3. Tablice rejestracyjne muszą mieć oryginalne wymiary i muszą być zamontowane z przodu i z tyłu pojazdu w widocznym miejscu.

4.2.4. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych (tablice rejestracyjne z czerwonymi znakami na żółtym tle) można poruszać się wyłącznie po:

- trasie rajdu zgodnie z Książką Drogową i opublikowanymi komunikatami do niej,
- trasach dojazdowych wskazanych w Przewodniku Rajdowym (jeżeli został opublikowany) i informacjach Dyrektora.

4.2.5. Samochodem dopuszczonym do ruchu drogowego jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych może kierować wyłącznie osoba posiadającą ważną licencję PZM w konkurencji rajdy samochodowe lub wydawaną przez PZM na dany rajd jednorazową licencję mechanika, która jest przypisana do konkretnego samochodu startującego w rajdzie.

4.2.6. Koło kierownicy - mechanizm szybkiego zdejmowania kierownicy oraz otuliny (pudding) koła kierownicy jest nieobowiązkowy.

4.3. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego oraz pojazdu – patrz załącznik nr 6

4.3.1. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa pojazdów odbywać się będzie podczas BK1 oraz w każdym momencie trwania rajdu. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z wymaganiami skutkować będzie nałożeniem przez ZSS kary do dyskwalifikacji załogi włącznie.

4.4. Paliwo

4.4.1. Każdy zawodnik jest odpowiedzialny za obliczenie ilości paliwa dla swojego pojazdu. W żadnym przypadku zawodnik/członek załogi nie może wysuwać roszczeń przeciwko organizatorowi rundy, jeśli jego pojazd nie pokona minimalnej wskazanej w regulaminie uzupełniającym odległości pomiędzy kolejnymi punktami tankowania, niezależnie od charakteru trasy odcinków drogowych jak i OS.

4.4.2. Paliwo musi być zgodne z art. 282-9 Zał. J.

4.5. Książka Drogowa

Załogi pojazdów o otwartym nadwoziu, nie później niż do końca terminu zgłoszeń, mogą na własny koszt zamówić u organizatora dodatkowy egzemplarz książki drogowej.

4.6. Każdy pojazd, który będzie niezgodny z przepisami lub jego konstrukcja zostanie uznana za niebezpieczną, na wniosek delegata technicznego PZM, zgodnie z decyzją ZSS nie zostanie dopuszczony do startu lub do kontynuowania udziału w rajdzie

5. Zawodnicy/Załogi

5.1. Dopuszczeni zawodnicy

Do udziału w RPPST jako zawodnik i osoba upoważniona do zgłaszania załóg, dopuszczony będzie każdy podmiot lub osoba posiadająca ważną licencję zawodnika.

5.2. Dopuszczone załogi

Do udziału w RPPST jako członek załogi w charakterze kierowcy lub pilota dopuszczona będzie każda osoba, która posiada ważną licencję stopnia **ITD-R** lub **ND-R** lub licencję odpowiedniej kategorii i stopnia wydaną przez inny ASN zrzeszony w FIA. Osoba posiadająca licencję stopnia **ITC-R** będzie dopuszczona tylko jako pilot, bez prawa prowadzenia pojazdów na trasie OS.

5.3. Autoryzacja

Zawodnicy i członkowie załóg posiadający licencję wydaną przez ASN inny niż PZM, muszą posiadać stosowną zgodę na udział w rundzie, wydaną przez ich rodzimy ASN, który wydał im ich licencję.

5.4. Uprawnienia
5.4.1. Do prowadzenia pojazdu uprawnieni są tylko członkowie załogi posiadający odpowiednie uprawnienie do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania rajdu, prawa jazdy odpowiedniej kategorii).
5.4.2. Wszyscy członkowie załogi muszą posiadać ważne wymagane badania lekarskie i psychologiczne.

5.5. Wyposażenie bezpieczeństwa
5.5.1. Podczas poruszania się samochodu po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji z rajdu musi mieć na głowie prawidłowo zapięty, kask ochronny i musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa. Ponadto, każdy członek załogi musi być ubrany w: kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, rękawice (nie dotyczy pilotów), skarpety i buty. Fotele i ich montaż, muszą być zgodne z wymogami niniejszego regulaminu.
5.5.1. Szczegóły dotyczące obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa wymienione są załączniku nr 4 do niniejszego regulaminu. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załóg odbywać się będzie podczas BK1 oraz w każdym momencie trwania rajdu. Brak kompletnego wymaganego wyposażenia bezpieczeństwa, skutkować będzie nałożeniem przez ZSS kary do niedopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji załogi z rundy włącznie.

6. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

6.1. Zespół Sędziów Sportowych
Zgodnie z MKS i Regulaminem Sportowym FIA, władzę rajdu w rundach RPPST stanowi ZSS, składający się z 3 osób (Przewodniczącego i dwóch sędziów) wyznaczonych i zatwierdzonych przez GKSS PZM.
6.2. Delegat Sportowy PZM
6.2.1. Na każdą rundę RPPST PZM wyznaczy Delegata Sportowego PZM, który będzie oceniał poziom organizacyjny rajdu w oparciu o kryteria określone w formularzu raportu Obserwatora PZM. Uprawnienia oraz obowiązki Delegata Sportowego PZM, są analogiczne jak uprawnienia oraz obowiązki Delegata Sportowego FIA i podane są w Regulaminie Sportowym FIA.
6.2.2. Komitet organizacyjny, władze oraz kierownictwo rajdu zaliczanego do RPPST muszą zawsze brać pod uwagę zalecenia Delegata Sportowego PZM, w celu neutralizowania i zapobiegania powstawaniu niebezpiecznych warunków oraz poprawy poziomu organizacyjnego i bezpieczeństwa rajdu.
6.3. Delegat Techniczny PZM
Na każdą rundę GKSS PZM powoła Delegata Technicznego PZM wraz z Zastępcą, którego zadaniem będzie kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa samochodów wyczynowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badania kontrolnego odpowiedzialny jest organizator rajdu, który w porozumieniu i za zgodą Delegata Technicznego PZM, wyznacza Kierownika BK.
6.4. Kierownik Centrum Kierowania Rajdem
Na każdą rundę GKSS PZM powoła Kierownika Centrum Kierowania Rajdem (zwanego dalej CKR) wraz z jego zespołem.
6.5. Łączenie funkcji
Jeżeli runda RPPST jest połączona z zawodami motocyklowymi to dyrektor rajdu powinien być dedykowany wyłącznie rundzie RPPST (ewentualnie także rundzie RMPST) a sędzia główny zawodów motocyklowych nie może pełnić żadnej funkcji osoby oficjalnej w rundzie RPPST. Pozostałe osoby oficjalne mogą łączyć swoje funkcje z zawodami motocyklowymi.

7. Zgłoszenia, wpisowe

7.1. Formularz zgłoszenia / wnioski
7.1.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej zawodnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na zawodniku. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację zespołów sponsorskich i zespołów producentów.
7.1.2. Zawodnik wypełnia wyłącznie elektroniczny formularz zgłoszenia dostępny poprzez stronę internetową Inside PZM lub zawodów. Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail, celem jego wydrukowania. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.
7.1.3. W trakcie wypełniania zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są następujące dokumenty:
- karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego,
- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym (opcjonalnie),
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym (opcjonalnie),
- karta OA i BK1.

7.1.4. Dokumentem organizatora, który zawodnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami zawodnika, kierowcy/ów i/lub pilota. Dodatkowo podczas OA, zawodnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów, tj. m.in.:

- licencję zawodnika i licencje kierowcy/ów i/lub licencję pilota,
- prawa jazdy obu członków załogi,
- dowód rejestracyjny pojazdu,
- polisę ubezpieczeniową pojazdu.

7.1.5. Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w rajdzie, zobowiązany jest przesłać do organizatora, przed rozpoczęciem OA, pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS o nałożenie kary na zawodnika.

7.2. Wymagane dokumenty

7.2.1. Zawodnik i odpowiednio każdy z członków załogi, nie później niż w dniu zgłoszenia do danych zawodów, zobowiązany jest:
- dołączyć do danej rundy w serwisie Inside PZM poprzez swój indywidualny profil;
- umieścić na swoim indywidualnym profilu w serwisie Inside PZM następujące, zeskanowane obustronnie w kolorze, aktualne i ważne dokumenty:
- aktualne i ważne licencje zawodnika i licencje wszystkich członków załogi;
- aktualne i ważne potwierdzenie wymaganych badań lekarskich każdego z członków załogi.

Dokumenty umieszczone w serwisie Inside PZM dostępne będą do wglądu organizatorowi danej rundy RPPST w celu ich zweryfikowania przed OA. W przypadku, gdy zamieszczone w serwisie Inside PZM dokumenty będą nieaktualne, organizator rajdu ma prawo nałożyć na zawodnika/członka załogi karę w wysokości do 300,- PLN.
Dodatkowo podczas OA, zawodnik/członek załogi musi być przygotowany na okazanie oryginałów wszystkich wymaganych dokumentów w razie zaistnienia takiej potrzeby

7.2.2. Zawodnik i/lub odpowiednio każdy z członków załogi, w razie konieczności podczas OA ma obowiązek okazać organizatorowi zawodów następujące ważne i aktualne dokumenty:
- prawa jazdy (dokumenty potwierdzające ważne odpowiednie uprawnienia do kierowania pojazdem) wszystkich członków załogi;
- dowód rejestracyjny pojazdu (dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu drogowego) zgłoszonego do rundy;
- ważny dowód wymaganej aktualnej polisy ubezpieczenia OC pojazdu zgłoszonego do rundy;
- potwierdzenie własności pojazdu zgłoszonego do rundy lub zgoda właściciela do jego udziału w rajdzie.

W przypadku, gdy zawodnik i/lub odpowiednio każdy z członków załogi nie okaże ww. dokumentów organizatorowi rajdu lub nie będzie w stanie udowodnić ich autentyczności i/lub ważności, zostanie nie dopuszczony do startu w rajdzie.

7.2.3. Zawodnicy/członkowie załóg nie legitymujący się licencją wydaną przez PZM zobowiązani są do przesłania i/lub okazania organizatorowi rajdu wymaganych dokumentów, zgodnie z procedurą wskazaną w regulaminie uzupełniającym danej rundy.

7.3. Reprezentacja

Jeśli zawodnikiem jest osoba prawna to wówczas tylko osoba wskazana w przyjętym druku zgłoszeniu ma prawo do reprezentacji oraz dokonywania dopuszczonych przez regulaminy aktualizacji zgłoszenia.

7.4. Przyjmowanie zgłoszeń

7.4.1. Terminy przyjmowania zgłoszeń

W każdym rajdzie w sezonie 2024 wprowadza się dwa terminy przyjmowania zgłoszeń:
- termin 1 – biegnie od dnia rozpoczęcia terminu zgłoszeń i kończy się wraz z rozpoczęciem 2 terminu;
- termin 2 – biegnie przez ostatnie 3 dni terminu zgłoszeń.

7.4.2. W przypadku zawodów dwu etapowych, zgłoszenia na jeden etap rajdu nie będą przyjmowane.

7.4.3. Organizator ma prawo odmówić przyjęcia nieprawidłowo wypełnionego i niekompletnego zgłoszenia.

7.4.4. Zgłoszenia obejmują również klasyfikację zespołów sponsorskich w przypadku opłacenia odpowiedniego wpisowego oraz prawidłowego wypełnienia wymaganego druku zgłoszenia.

7.4.5. Zgłoszenie jest ważne tylko w przypadku opłacenia na rzecz organizatora pełnej kwoty wymaganego przez niego wpisowego.

7.4.6. Zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej z organizatorem. Przystąpienie do zgłoszeń na rundę RPPST jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika/członków załogi zgody na przetwarzanie ich danych osobowych związanych z organizacją w/w cyklu oraz publikowaniem zdjęć i wyników na stronach internetowych PZM i organizatorów rund. Zawodnik/członkowie załogi mają prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w rajdzie i/lub cyklu.

7.5. Rezygnacja z udziału w rundzie

Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a zgłoszona przez niego załoga nie będzie mogła wziąć udziału w rajdzie, obowiązany jest przesłać do organizatora, przed rozpoczęciem OA pismo o rezygnacji z udziału w rajdzie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS PZM o nałożenie kary na zawodnika.

7.6. Wpisowe za udział w rundzie

7.6.1. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego za pojedynczą załogę na każdy rajd w sezonie 2024 w 1 terminie zgłoszeń wynosi:

	Runda o łącznej długości OS wynoszącej		
	poniżej 150 km	**od 150 do 200 km**	**powyżej 250 km**
Grupa SSV, CLASSIC	2100,- PLN	2500,- PLN	2700,- PLN
Grupa S1, S2,	2500,- PLN	3100,- PLN	3300,- PLN
1 załoga zgłoszona do klasyfikacji zespołów sponsorskich	800,- PLN		

7.6.2. Wpisowe w terminie 2 jest wyższe o 1000 PLN w stosunku do każdej kwoty zawartej w tabeli w art. 7.6.1. niniejszego regulaminu. Data realizacji płatności (nie złożenia!) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.

7.6.3. Zawodnicy mogą zdecydować się na wykupienie dla danej załogi dodatkowej powierzchni w parku serwisowym. W przypadku złożenia i opłacenia zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym, koszt jednego m^2 dodatkowej powierzchni w parku serwisowym wynosi odpowiednio:

- 10,- PLN w 1 terminie zgłoszeń;
- 25,- PLN w 2 terminie zgłoszeń.

7.6.4. W ramach wpisowego załoga otrzymuje:

- minimum 50 m^2 powierzchni w parku serwisowym i jedną tablicę „Serwis" (upoważnia do wjazdu do parku serwisowego) dla pojazdów zgłoszonych w Grupach S1, S2, CLASSIC i SSV;
- zestaw tablic identyfikacyjnych;
- książkę/i drogową/e obejmującą/e całą trasę rajdu;
- identyfikatory i/lub opaski członka załogi/zespołu (jeżeli są wymagane);

oraz opcjonalnie w miarę możliwości:

- regulamin uzupełniający;
- oficjalny program i mapę rajdu;
- przewodnik rajdowy, etc.

Organizator może przygotować dodatkowe, odpłatne pakiety dokumentów rajdowych, tablic identyfikacyjnych dla pojazdów serwisowych i towarzyszących oraz identyfikatorów członka zespołu. Zawartość dodatkowego pakietu/-ów i jego/ich cena/-y muszą być podane w regulaminie uzupełniającym.

Tablice „Serwis", muszą mieć rozmiar 25cm x 25cm, żółte tło oraz zawierać numer startowy do którego są przypisane.

7.6.5. W ramach wpisowego zawodnicy mogą umieszczać w parku serwisowym reklamy sponsorów zawodnika na swoich samochodach serwisowych, namiotach, parasolach oraz własnych płotkach okalających wykupioną przez nich lub przyznaną im powierzchnię w parku serwisowym. Inne formy reklamy oraz prowadzenie działalności handlowej lub usługowej wymaga uzyskania zgody organizatora rajdu.

7.6.6. Każdy zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym oraz innych opłat, zgodnych z niniejszym regulaminem ramowym oraz regulaminem uzupełniającym rajdu, musi zgodnie ze zmianami w „Ustawie o VAT", podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który będzie wystawiona faktura. W przypadku braku w/w informacji wystawienie FV w późniejszym terminie nie będzie możliwe. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA.

8. Zezwolenie / Ubezpieczenie / Odpowiedzialność

8.1 Organizator musi posiadać pisemną zgodę właściciela terenu na przeprowadzenie rundy, na którym ma się ona odbyć.

8.2. Zgłaszający, musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie (posiadanie) umowy ubezpieczenia w zakresie ochrony od Odpowiedzialności Cywilnej (OC) właściciela zgłoszonego pojazdu wyczynowego, zarejestrowanego w kraju lub za granicą, zawartej i ważnej (przez cały czas udziału w rundzie) zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Zaleca się zawodnikom posiadanie ubezpieczenia zgłoszonego pojazdu wyczynowego w zakresie ubezpieczenia Autocasco (AC) z rozszerzeniem o ryzyko udziału w imprezach sportowych. Zgłaszający w przypadku, kiedy nie jest właścicielem lub jest jednym z właścicieli pojazdu rajdowego zgłoszonego do rundy, musi przedstawić pisemną zgodę na udział ww. pojazdu rajdowego od właściciela lub pozostałych współwłaścicieli ww. pojazdu rajdowego.

8.3. Organizator każdego rajdu obowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC) dla rajdu oraz polisę ubezpieczeniową w zakresie ochrony od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW) obejmującą osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania rajdu. W regulaminie uzupełniającym rundy muszą być podane informacje dotyczące zakresu i wysokości sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC i NNW.

8.4. Każdy zawodnik i członek załogi bierze udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik i członkowie załogi zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia wszelkich odszkodowań za jakiekolwiek straty i/lub szkody i/lub krzywdy, mogące być wynikiem wypadków, które mogą się zdarzyć podczas rajdu im, członkom ich personelu oraz ich osobom towarzyszącym. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych zgłoszonych zawodników i członków załóg.
8.5. Organizator rajdu nie ponosi odpowiedzialności za personel zawodnika/załogi oraz osoby towarzyszące zawodnika/załogi i spowodowane przez nich szkody i/lub straty i/lub krzywdy.
8.6. Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej zapewniającej ochronę w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC) zawodnika/członków załogi, ich personelu oraz ich osób towarzyszących wobec osób trzecich oraz zapewniającej ochronę w zakresie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW) zawodnika/członków załogi, ich personelu oraz ich osób towarzyszących.
8.7. W rajdach RPPST nie ma zastosowania art. 15 Regulaminu Sportowego FIA.

9. Protesty i odwołania

9.1. Wszystkie protesty i odwołania muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS oraz Regulaminu Sportowego FIA.
9.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie wraz z kaucją w wysokości 100 % wymaganego zgodnie z regulaminem uzupełniającym wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.
9.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu oraz zgodności stosowanego paliwa, składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość będzie określona w regulaminie uzupełniającym lub zostanie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego PZM.
9.4. Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty poniesione w związku z jego rozpatrzeniem przewyższą wartość wpłaconego depozytu, różnica zostanie dopłacona przez protestującego. Natomiast gdy wartość wpłaconego depozytu przewyższy koszty związane z rozpatrzeniem protestu różnica zostanie zwrócona protestującemu.
9.5. W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na Zawodnika, przeciwko któremu został on złożony.
9.6. Każde odstępstwo od przepisów technicznych stwierdzone w samochodzie Zawodnika, zostanie przekazane do ZSS, który zdecyduje o nałożeniu kary. Dodatkowo GKSS PZM może nałożyć karę zgodnie z MKS, aż do wykluczenia włącznie.
9.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS PZM wynosi 3000,- PLN.

10. Punktacja i klasyfikacja w rundach RPPST

10.1. We wszystkich rundach RPPST prowadzona będzie klasyfikacja generalna, klasyfikacja w poszczególnych grupach (S1, S2, SSV, CLASSIC) oraz klasyfikacja zespołów sponsorskich.
10.2. Prowadzona będzie klasyfikacja i punktacja końcowa rundy oraz osobno klasyfikacje i punktacje bonusowe dla każdego etapu.
10.3. Punktacja bonusowa przyznawana będzie w klasyfikacji poszczególnych grup (S1, S2, SSV) oraz klasyfikacji zespołów sponsorskich według miejsc zajętych w ww. klasyfikacjach. Punktacja bonusowa przyznawana będzie na koniec rajdu wraz z punktacją końcową rundy.
10.4. Zawodnik/załoga, który/-a otrzymał karę ryczałtową podczas trwania danego etapu nie otrzymuje punktów bonusowych za ten etap. Zawodnik/załoga, który/-a który nie spełnił kryteriów umieszczenia klasyfikacji końcowej w rajdzie, w celu otrzymania punktów bonusowych za prawidłowo ukończone etapy, musi niezwłocznie po ostatecznym wycofaniu się z trasy wstawić pojazd do końcowego parku zamkniętego.

10.5. Klasyfikacja zespołów sponsorskich
10.5.1. Do klasyfikacji zespołów sponsorskich może zgłosić się zawodnik osoba prawna, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika/sponsorską wydaną przez PZM lub inny ASN sfederowany w FIA. Nazwa marki sponsora/partnera musi występować w nazwie zespołu i nazwie licencji.
10.5.2. Każdy z tych zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół stanowią maksymalnie 3 załogi zgłoszone przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do rajdu. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu, upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia do klasyfikacji zespołów sponsorskich.
10.5.3. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

10.6. Przyznawanie punktów
10.6.1. Podczas każdego rajdu określona liczba punktów będzie przyznawana załogom w zależności od klasyfikacji w danej grupy, prowadzonych podczas tej rundy. Załogi podczas rundy klasyfikowane są w całości, tj. kierowca i pilot razem, z wyjątkiem grupy **SSV**, gdzie dopuszcza się start samego kierowcy.
10.6.2. Podczas każdego rajdu określona liczba punktów będzie przyznawana zespołom w zależności od pozycji prawidłowo zgłoszonych przez nie załóg w klasyfikacjach danych grup i zdobytych przez nie w ten sposób punktów. Przy określaniu całkowitej ilości punktów, które mają być przyznane danemu zespołowi pod uwagę brane będą

punkty przyznane maksymalnie dwóm, najwyżej sklasyfikowanym załogom każdego zespołu, według klasyfikacji w poszczególnych grupach, w których zostały sklasyfikowane w danym rajdzie.

10.7. Warunki klasyfikacji w rajdzie
Warunkiem klasyfikacji w rajdzie (otrzymania punktów) jest wystartowanie do rajdu (przejechanie przez pierwszy PKC w rajdzie) oraz ukończenie w limicie czasu co najmniej 50% Odcinków Specjalnych według zasady:
2 Odcinki Specjalne – minimum 1 Odcinek Specjalny ukończony w limicie czasu
3 Odcinki Specjalne – minimum 2 Odcinki Specjalne ukończony w limicie czasu
4 Odcinki Specjalne – minimum 2 Odcinki Specjalne ukończony w limicie czasu
5 Odcinków Specjalnych – minimum 3 Odcinki Specjalne ukończony w limicie czasu, itd.
Załoga, która otrzymała karę na ostatnim Odcinku Specjalnym, musi wprowadzić swój pojazd do końcowego parku zamkniętego co najmniej na godzinę przed planowaną publikacją Klasyfikacji Prowizorycznej.

10.8. Skala punktacji
10.8.1. We wszystkich wymienionych powyżej klasyfikacjach końcowych rajdu, stosowana będzie następująca punktacja:
W przypadku rundy o współczynniku 2, punktacja końcowa tej rundy pomnożona będzie przez dwa.
10.8.2. We wszystkich wymienionych powyżej klasyfikacjach rajdu przyznawana będzie punktacja za każdy etap wg poniższej skali:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Punkty	30	25	20	17	15	13	11	9	8	7	6	5	4	3	2

W przypadku rundy o współczynniku 2, punktacja końcowa tej rundy pomnożona będzie przez dwa.
10.8.3. We wszystkich wymienionych powyżej klasyfikacjach rajdu przyznawana będzie punktacja za każdy etap wg poniższej skali:

Miejsce	1	2	3	4	5
Punkty	5	4	3	2	1

W przypadku etapu o długości całkowitej OS powyżej 150 km, punktacja bonusowa tego etapu pomnożona będzie przez dwa. Odcinek Kwalifikacyjny jest wliczany do sumy długości OS 1 etapu.
10.9. Jeżeli w którejkolwiek z rund nie zostanie ogłoszona klasyfikacja w którejkolwiek klasyfikacji, rundę taką traktuje się jako nierozegraną dla danej klasyfikacji.
10.10. Jeżeli rajd zaliczany do RPPST nie może odbyć się w całości z jakichkolwiek powodów, przyznanie punktów będzie miało miejsce według oficjalnej klasyfikacji końcowej rajdu zgodnie z art. 3.1.5 Regulaminu Sportowego., Reguła ta ma zastosowanie jedynie do punktacji końcowej rundy. (punkty bonusowe przyznawane będą w całości)
10.11. Po uzyskaniu zgody od GKSS PZM, organizator danej rundy może wprowadzić inną, dodatkową klasyfikację, która prowadzona będzie tylko w konkretnej rundzie. Warunki tej klasyfikacji muszą być opisane w regulaminie uzupełniającym lub określone komunikatem najpóźniej przed rozpoczęciem danej rundy.

11. Nagrody w rundach RPPST

11.1 Organizator rajdu zobowiązany jest zapewnić w klasyfikacjach końcowych rundy (nie poszczególnych etapów) następujące nagrody:

Klasyfikacja	Nagrody za miejsca	Przyznane puchary
Generalna	I, II, III	po 2 puchary
Grupa: S1, S2, CLASSIC, SSV	I, II, III	po 2 puchary
Sponsorska	I, II, III	po 1 pucharze

11.2. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne nagrody, których lista musi być wywieszona na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed rozpoczęciem rundy.
11.3. Nagrodzeni zawodnicy/członkowie załóg zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście podczas uroczystości rozdania nagród (zgodnie z programem rajdu). Obowiązkiem każdego zawodnika/członka załogi jest zadbanie o godną oprawę zakończenia rajdu poprzez właściwe zachowanie jego, członków jego personelu, ~~oraz~~ jego osób towarzyszących oraz w stosowny strój (w przypadku członków załogi, jest to kombinezon i buty zgodne z wymogami regulaminu
11.3.1. Każdy stwierdzony nieusprawiedliwiony przypadek niezastosowania się Zawodnika/Załogi do obowiązków określonych w art. 11.3 będzie potraktowany jako niesportowe zachowanie i decyzją Dyrektora zawodów nałożona zostanie kara porządkowa:
- 2000,- PLN, za niewłaściwe zachowanie Zawodnika i/lub Kierowcy lub członków ekipy (np. pod wpływem alkoholu),
- 500,- PLN, za nieobecność na ceremonii zakończenia zawodów,
- 300,- PLN, za przystąpienie do odbioru nagród w stroju innym jak wymagany.

Wymienione kary są karami porządkowymi nie mającymi wpływu na osiągnięty wynik sportowy. Wymieniona kwota powinna być wpłacona na konto organizatora zawodów przez zawodnika, na którego nałożono karę w przeciągu 7 dni od dnia zakończenia zawodów lub od dnia otrzymania decyzji. Nie dopełnienie tego obowiązku każdorazowo

rozpatrywane będzie indywidualnie przez GKSS, co wiązać się będzie z możliwością nałożenia kary dodatkowej, do zawieszenia licencji Zawodnika i licencji Kierowcy włącznie. Od w/w kar przysługuje Zawodnikowi odwołanie się na ogólnie przyjętych zasadach w tym zakresie.
11.3.2. Nagrody nie odebrane podczas ceremonii rozdania nagród przechodzą na własność organizatora.

12. Warunki klasyfikacji rocznej

W klasyfikacji rocznej RPPST nie będzie prowadzona żadna forma klasyfikacji generalnej.
12.1. Warunkiem klasyfikacji rocznej jest start (podanie karty na pierwszym PKC rajdu) w minimum dwóch rajdach w sezonie.
12.2. Każdej/-emu załodze lub zespołowi zaliczone zostaną punkty zdobyte w maksymalnie 5 rundach, w których brał/-a udział i został/-a sklasyfikowany/-a (odliczeniu nie podlega runda, w której nałożona została kara dyskwalifikacji). W przypadku nierozegrania którejś z rund do klasyfikacji rocznej zaliczane będą wszystkie rundy.
12.3. We wszystkich klasyfikacjach rocznych RPPST, załogi będą klasyfikowane w całości, tj. kierowca i pilot razem.
12.3.1. Jeśli podczas sezonu nastąpiły zmiany w składzie załogi to warunkiem uwzględnienia pilota w klasyfikacji rocznej, jest jego start w więcej niż połowie rozegranych rund z tym samym kierowcą. Przyjmuje się, że po spełnieniu tego warunku kierowca i pilot stanowili załogę, która zostanie razem sklasyfikowana na koniec sezonu. W pozostałych przypadkach klasyfikowany będzie tylko kierowca. Przypadki szczególne rozpatrywane będą przez GKSS PZM, na indywidualny uzasadniony wniosek zainteresowanej strony.
12.4. Zwycięzcą danej klasyfikacji rocznej będzie załoga lub zespół który/-a w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. Załoga lub zespół, który/-a zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję, itd..
12.5. Przy sporządzaniu końcowej klasyfikacji rocznej RPPST, załogi lub zespoły, które zgromadziły dokładnie tę samą liczbę punktów zostaną rozsądzone zgodnie z :
a) załogi – art. 4.1 Regulaminu Sportowego;
b) zespoły sponsorskie – art. 4.2 Regulaminu Sportowego.

13. Klasyfikacje roczne RPPST

13.1. W RPPST prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne:
- W poszczególnych grupach, w których prowadzone były klasyfikacje podczas sezonu;
- Zespołów sponsorskich.

Tytuły Zdobywcy Pucharu Polski oraz zdobywcy drugiego i trzeciego miejsca, będą przyznane w każdej w/w klasyfikacji jedynie w przypadku rozegrania minimum 3 rajdów w sezonie.

13.2. Tytuły oraz kryteria ich przyznawania
Na zakończenie sezonu załogom lub zespołom, które zostały sklasyfikowane (zgodnie z art. 12.1 niniejszego regulaminu), zgodnie z poniższymi zasadami, zostaną przyznane następujące tytuły:

Klasyfikacja	Przyznawany tytuł	Ilość sklasyfikowanych załóg/zespołów	Wymagana minimalna ilość ukończonych rund
Grupy S1, S2, SSV, CLASSIC	Zdobywca Pucharu Polski w Grupie	3 załogi	50%
	Zdobywca II miejsca w Grupie	4 załogi	
	Zdobywca III miejsca w Grupie	5 załóg	
Zespołów sponsorskich	Zdobywca Pucharu Polski w klasyfikacji Zespołów Sponsorskich	Bez względu na ilość zespołów	50%
	Zdobywca II miejsca w klasyfikacji Zespołów Sponsorskich		
	Zdobywca III miejsca w klasyfikacji Zespołów Sponsorskich		

13.3. Obecność zawodnika/członków załogi, któremu przyznany został tytuł w którejkolwiek z powyższych klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Prócz przypadku siły wyższej, każda nieobecność spowoduje nałożenie kary grzywny przez GKSS PZM.

14. Inne postanowienia

14.1. Każdy zawodnik/członek załogi/sędzia/organizator zobowiązany jest:
- stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS;
- przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji w sporcie samochodowym;
- przeciwdziałać zjawiskom korupcji w sporcie samochodowym oraz stosować zasady opisane w zał. M do MKS;
- postępować zgodnie z kodeksem dobrego postępowania opisanym w zał. B do MKS.

14.2. Obowiązkiem organizatora rundy jest zapewnienie biura prasowego z odpowiednią ilością kompetentnych osób, które będą do dyspozycji przedstawicieli mediów. Biuro musi posiadać odpowiednią infrastrukturę i wyposażenie techniczne w zakresie środków komunikacji i przetwarzania materiałów prasowych. Lokalizacja oraz godziny pracy biura prasowego muszą być podane w regulaminie uzupełniającym rundy i przewodniku rajdowym.

14.3. Obowiązkiem organizatora rundy jest zapewnienie biura zawodów z odpowiednią ilością kompetentnych osób, które będą do dyspozycji zawodników. Kierownik biura zawodów musi posiadać licencję sędziego sportu samochodowego. Biuro musi być dostosowane standardami do rangi zawodów, posiadać odpowiednią infrastrukturę i wyposażenie techniczne w zakresie związanym z administracyjną obsługą rundy. Lokalizacja oraz godziny pracy biura prasowego muszą być podane w regulaminie uzupełniającym rundy i przewodniku rajdowym.

14.4. Obowiązkiem organizatora rajdu jest zapewnienie odpowiedniego miejsca i pomieszczenia dla zorganizowania BK1 i BK2. Miejsce BK1 i BK2 powinno być chronione przed dostępem osób trzecich, nie związanych bezpośrednio z aktualnie kontrolowanym pojazdem. Pomieszczenie do przeprowadzenia BK1 i BK2 musi zapewniać niezależność od warunków atmosferycznych (słońce, deszcz, wiatr), odpowiednie oświetlenie oraz optymalną ilość stanowisk do przeprowadzania czynności kontrolnych, w tym możliwość przeprowadzenia plombowania zespołów mechanicznych w komorze silnika jak i od spodu pojazdu (kanał lub podnośnik). W tym celu powinny być zaadaptowane odpowiednio wyposażone hale przemysłowe i sportowe, warsztaty samochodowe, Stacje Kontroli Pojazdów lub odpowiedniej wielkości i konstrukcji namioty. Ilość stanowisk i sędziów technicznych powinna być ustalana z Delegatem Technicznym PZM, na bieżąco w oparciu o aktualizującą się listę zgłoszeń.

14.5. Organizator rundy zobowiązany jest zadbać o odpowiednią oprawę, godną zawodom o randze Pucharu Polski i maksymalne rozpropagowanie rajdu w swoim regionie oraz całym kraju, poprzez min. zorganizowanie ceremonii startu honorowego i ceremonii rozdania nagród w popularnych / rozpoznawalnymi i licznie odwiedzanych lokalizacjach i np. połączenie ich z innymi wydarzeniami sportowymi / kulturalnymi / społecznymi.

14.6. Organizator powinien wydać i szeroko kolportować program rajdu – informator dla widzów, w którym będą także zawarte zalecenia dotyczące właściwego zachowania się i zasady bezpiecznego oglądania rajdu. Zaleca się wyznaczenie stref dla widzów w najbardziej atrakcyjnych miejscach na trasie rajdu oraz zapewnienie infrastruktury w takich miejscach (mała gastronomia, sanitariaty, punkty sprzedaży programów, pamiątek, nagłośnienie, itp.).

14.7. Na terenie o charakterystyce zbliżonej do trasy OS rozgrywanych podczas rundy, każdy organizator może zorganizować przed rajdem odcinek testowy („shakedown").

14.7.1. Za udział w odcinku testowym, organizator może ustanowić dodatkową opłatę, niezależną od wpisowego. Wysokość tej opłaty musi być wskazana w regulaminie uzupełniającym.

14.7.2. Organizator zobowiązany jest zapewnić zabezpieczenie odpowiadające zabezpieczeniu OS jak podczas rundy z zachowaniem pomiaru czasu oraz powinien przeprowadzić kontrolę przebiegu odcinka testowego przez CKR.

14.7.3. Zawodnicy chcący wziąć udział w odcinku testowym muszą przesłać swoje pisemne zgłoszenie do organizatora. Jeżeli organizator ustanowił opłatę za udział w odcinku testowym, to zgłoszenie musi być przesłane razem z potwierdzeniem dokonania opłaty za udział w odcinku testowym. Zawodnikowi zgłoszonemu do odcinka testowego, który z jakichkolwiek przyczyn nie będzie w stanie w nim uczestniczyć, nie zostanie zwrócona opłata za udział w nim.

14.7.4. Podczas udziału w odcinku testowym każda osoba biorąca w nim udział musi zachować wymogi bezpieczeństwa opisane w załączniku nr 6 do niniejszego regulaminu RPPST.

14.7.5. W pojeździe mogą znajdować się tylko osoby zgłoszone do rundy lub na miejscu pilota inżynier serwisu. Inżynier serwisu znajdujący się w pojeździe, musi podpisać zrzeczenie się, dotyczące odpowiedzialności organizatora.

14.7.6. Zabroniona jest, pod rygorem niedopuszczenia załogi do startu przez ZSS, jazda pojazdem na odcinku testowym w kierunku przeciwnym do właściwego.

14.7.7. W przypadku organizacji odcinka testowego, organizator zobowiązany jest szczegółowo opisać warunki jego przebiegu i uczestnictwa w nim (opłata, termin, miejsce, ilość przejazdów, itp.) w regulaminie uzupełniającym.

14.8. Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wznoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 15.02.2024.

Załącznik nr 1 - Regulamin techniczny pojazdów Grupy S1

1. Przepisy ogólne dla Grupy S1

1.1. Do Grupy S1 dopuszczone będą pojazdy z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu i maksymalnej dopuszczalnej masie 3500 kg. Pojazdy te muszą posiadać aktualny dowód rejestracyjny (ważny przegląd techniczny) stanowiący o dopuszczeniu do ruchu drogowego oraz ważne ubezpieczenie OC.

1.2. Masa pojazdu jest dowolna – nie określa się masy minimalnej.

1.3. Pojazdy Grupy S1 muszą być wyposażone w dwa lusterka zewnętrzne, po jednym z każdej strony pojazdu o minimalnej powierzchni 90 cm^2.

1.4. Silnik benzynowy lub wysokoprężny (Diesla) jest dowolny.

Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik wlotu powietrza („zwężka" / „restryktor"), którego wewnętrzna średnica musi być zgodna z poniższą tabelą:

Typ silnika	Średnica zwężki (mm]
Seryjny wolnossący benzynowy	37
Doładowany benzynowy o maksymalnej pojemności nominalnej nie większej niż 4000 cm^3	32
Seryjny wolnossący diesla o maksymalnej pojemności 6500 cm^3	brak
Seryjny doładowany wysokoprężny z jednostopniowym turbo	39
Seryjny doładowany wysokoprężny z dwustopniowym turbo	38

1.5. Układ przeniesienia napędu jest dowolny. Skrzynia biegów musi posiadać bieg wsteczny, uruchomiany przez kierowcę zapiętego w pasy bezpieczeństwa i siedzącego w fotelu za kierownicą.

1.6. Zawieszenie jest dowolne.

1.7. Koła i opony są dowolne, pod warunkiem, że mieszczą się w nadwoziu, tzn. że górna część (co najmniej 120°) koła kompletnego, położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Zabronione jest stosowanie opon kołkowych typu maxi cross.

1.8. Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 285-9. aktualnego Załącznika J do MKS.

2. Uszy holownicze

2.1. Każdy pojazd musi mieć trwale zamocowane ucho holownicze, o wewnętrznej średnicy 50 mm, z przodu i z tyłu pojazdu.

2.2. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy.

3. Szyby i siatki

3.1. We wszystkich pojazdach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

3.2. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej, pod warunkiem, że umożliwia on załodze widzenie sygnalizacji drogowej (światła, znaki, itp..). Pas ten musi być naklejony od wewnętrznej strony szyby i posiadać przynajmniej 10% przepuszczalności światła.

3.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3.8 mm.

3.4. Wszystkie pojazdy, których drzwi wyposażone są w opuszczane szyby lub szyby ze szkła oraz samochody bez szyb w drzwiach, muszą posiadać siatki ochronne zamocowane na drzwiach lub klatce bezpieczeństwa przy pomocy szybkozłącza znajdującego w dolnej części i muszą rozciągać się, patrząc z boku, od środka kierownicy do punktu najbardziej oddalonego do tyłu fotela z danej strony.

3.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, a szyby boczne wykonane z poliwęglanu są nieruchome, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

4. Główny wyłącznik prądu

4.1. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po obydwu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony: czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm). Wyłącznik wewnętrzny musi być dostępny dla kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsca w swoich fotelach i są zapięci w pasach bezpieczeństwa.

4.2. Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik.

5. Dodatkowe zamocowania

5.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed jej ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań na jedną pokrywę.

5.2. Otwory zlokalizowane w pokrywie, przeznaczone do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.

5.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.

5.4. Duże przedmioty przewożone w pojeździe (takie jak koło zapasowe, zestaw narzędzi, itp.), muszą być solidnie zamocowane.

6. Układ paliwowy

6.1. Zgodnie z przepisami FIA, w sporcie samochodowym paliwem zasilającym silniki jest benzyna lub olej napędowy, zgodne z art. 282-9 Zał. J.

6.2. Seryjne instalacje przewodów paliwowych mogą być zachowane. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zaciśnięte.

6.3. Układ odpowietrzania zbiornika paliwa musi być wyposażony w mechanizm samoczynnie zabezpieczający przed wyciekiem paliwa w przypadku przewrócenia się pojazdu - patrz art. 283-3.1 Załącznika J do MKS.

6.4. Końcówka wlewu paliwa nie może być wyprowadzona poza obrys nadwozia. Zamknięcie wlewu musi zapewniać wymaganą przez producenta szczelność i odporność na uszkodzenia.

6.5. Poza zbiornikiem (zbiornikami) paliwa maksymalna dozwolona objętość paliwa wynosi 6 litrów.

6.6. Pompy i zawory paliwa muszą być poza kabiną. Ciśnienie pomp zasilających nie może większe niż 1 bar.

7. Akumulator – patrz art. 285-10.1 Załącznika J do MKS.

8. Fartuchy przeciw błotne – patrz art. 283-19. Załącznika J do MKS.

9. Ścianki działowe i ekrany przewodów chłodniczych

Wprowadza się obowiązek instalacji ścianek działowych między chłodnicą a przedziałem załogi oraz między akumulatorem a przedziałem załogi, w taki sposób, żeby w przypadku rozszczelnienia układu chłodzenia lub uszkodzenia („wylania") akumulatora załoga nie uległa poparzeniom. Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe. Przewody i połączenia elastyczne układu chłodzenia muszą być ekranowane.

Załącznik nr 2 - Regulamin techniczny pojazdów Grupy S2

1. Przepisy ogólne dla Grupy S2

1.1. Do Grupy S2 dopuszczone będą pojazdy wyprodukowane seryjnie w ilości co najmniej 1000 identycznych egzemplarzy, z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu (min. 2-osobowe) i maksymalnej dopuszczalnej masie 3500 kg. Nadwozie musi być zgodne z art.284-6.6 oraz 284-6.9. za wyjątkiem:
- Zezwala się na wykonanie w przedniej pokrywie silnika dodatkowych otworów wentylacyjnych, które muszą być zabezpieczone kratką o powierzchni przekroju otworu kratki nie więcej niż 1 cm^2.
- Zderzaki mogą być niefabryczne, ale kształt ich powinien być zgodny z oryginałem. W drodze wyjątku zezwala się na zastosowanie akcesoryjnych zderzaków, umożliwiających montaż wyciągarek oraz oświetlenia dodatkowego.
- W przypadku nadwozi samochodów SUV klasy kompakt zezwala się na podcięcie błotników w celu montażu wyższych opon terenowych oraz zezwala się na podcięcie zderzaka przedniego w celu zamontowania orurowania wzmacniającego przednią część nadwozia.

Wszystkie te modyfikacje muszą być zaakceptowane przez Delegata Technicznego i muszą być wpisane do KSS.

1.2. Masa pojazdu jest dowolna – nie określa się masy minimalnej.

1.3. Samochód Grupy S2 musi być wyposażony w dwa lusterka zewnętrzne, po jednym z każdej strony pojazdu o minimalnej powierzchni 90 cm^2.

1.4. Silnik benzynowy lub wysokoprężny (Diesla) musi być oryginalny, zgodny z marką i modelem pojazdu. Może być modyfikowany, pod warunkiem zachowania oryginalnych zespołów i części. Filtr powietrza, jego obudowa i przewód zasysający oraz doprowadzający powietrze do silnika są dowolne. Powietrze do zasilania silnika nie może być pobierane z kabiny. Wymienniki ciepła w układzie dolotowym mogą być zastąpione wymiennikami ciepła pochodzącymi z innych modeli tej samej marki samochodu. Króćce wlotowe i wylotowe wymienników ciepła mogą być modyfikowane jedynie w celu zamontowania przewodów powietrza. Zabroniony jest jakikolwiek natrysk wody na wymienniki ciepła, chyba, że jest to rozwiązanie oryginalne. Lokalizacja wymienników ciepła może być zmienione w stosunku do oryginalnego rozwiązania, ale wymiennik ciepła, jego instalacja oraz przewody powietrza do wymienników muszą w całości znajdować się w obrysie nadwozia. Sterownik silnika może być dowolny ale oryginalny system oraz czujniki i włączniki muszą być zachowane.

Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ogranicznik wlotu powietrza („zwężka" / „restryktor"), którego wewnętrzna średnica musi być zgodna z poniższą tabelą (*):

Pojemność	Ogranicznik / Restryktor – średnica (mm)	
Silnik wolnossący benzynowy (ponad dwa zawory na cylinder)		
Do 4000 cm^3	**32**	
Od 4000 do 6000 cm^3	**35**	
Powyżej 6000 cm^3	**38**	
Silnik doładowany		
	Wysokoprężny	**Benzynowy**
Do 5000 cm^3	**39**	**34**
Od 5000 do 6000 cm^3	**43**	**38**
Powyżej 6000 cm^3	**46**	**41**

(*) Nie dotyczy wolnossących silników benzynowych o dwóch zaworach na cylinder.

W przypadku zastosowania 2 ograniczników, średnica jednego ogranicznika jest podzielona przez 1,4142.
Pozostałe wymiary oraz sposób montażu ogranicznika / restryktora musi być zgodny z Art. 284-6 Zał. J.

1.5. Układ przeniesienia napędu musi być zgodny z marką i modelem pojazdu, za wyjątkiem:
- Obudowa skrzyni biegów oraz przełożenia skrzyni biegów i pozostałych napędów są dowolne.
- Półosie napędowe i piasty kół są dowolne.
- Sprzęgło - obudowa, docisk, tarcza i system sterowania sprzęgła jest dowolny.

1.6. Zawieszenie musi być zgodne z marką i modelem pojazdu. Amortyzatory muszą być zgodne z art. 284-6.3.5. Zał.J. Zezwala się na stosowanie w zawieszeniu odbojników hydrauliczno-gazowych tzw. "Bump Stops". Sprężyny, resory, drążki skrętne są dowolne. Drążek stabilizatora może być usunięty lub odłączony. Wzmocnienie zawieszenia musi być zgodne z art. 284-6.3.1 i 6.6.3 Załącznika J do MKS. Materiał (wypełnienie) silentblocków jest dowolny. W przypadku samochodów SUV klasy kompakt zezwala się na dokonanie modyfikacji elementów zawieszenia, w celu możliwości utrzymania seryjnych parametrów geometrii zawieszenia. Modyfikacje zawieszenia w samochodach SUV klasy kompakt każdorazowo muszą być uzgodnione i zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM i muszą być wpisane do KSS.

1.7. Koła i opony są dowolne, pod warunkiem, że mieszczą się w nadwoziu, tzn. że górna część (co najmniej 120°) koła kompletnego, położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym. Zabronione jest stosowanie opon kołkowych typu maxi cross.
1.8. Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 284-6.5 Załącznika J do MKS.
2. Uszy holownicze
2.1. Każdy pojazd musi mieć trwale zamocowane ucho holownicze, o wewnętrznej średnicy 50 mm, z przodu i z tyłu pojazdu.
2.2. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy.
3. Szyby i siatki
3.1. We wszystkich pojazdach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.
3.2. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej, pod warunkiem, że umożliwia on załodze widzenie sygnalizacji drogowej (światła, znaki, itp..). Pas ten musi być naklejony od wewnętrznej strony szyby i posiadać przynajmniej 10% przepuszczalności światła.
3.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3.8 mm.
3.4. Wszystkie pojazdy, których drzwi wyposażone są w opuszczane szyby lub szyby ze szkła w drzwiach, muszą posiadać siatki ochronne zamocowane na drzwiach lub klatce bezpieczeństwa przy pomocy szybkozłącza znajdującego w dolnej części i muszą rozciągać się, patrząc z boku, od środka kierownicy do punktu najbardziej oddalonego do tyłu fotela z danej strony.
3.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, a szyby boczne wykonane z poliwęglanu są nieruchome, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.
4. Główny wyłącznik prądu
4.1. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po obydwu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony: czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm). Wyłącznik wewnętrzny musi być dostępny dla kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsca w swoich fotelach i są zapięci w pasach bezpieczeństwa.
4.2. Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik.
5. Dodatkowe zamocowania
5.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed jej ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań na jedną pokrywę.
5.2. Otwory zlokalizowane w pokrywie, przeznaczone do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.
5.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.
5.4. Duże przedmioty przewożone w pojeździe (takie jak koło zapasowe, zestaw narzędzi, itp.), muszą być solidnie umocowane.
6. Układ paliwowy
6.1. Zgodnie z przepisami FIA, w sporcie samochodowym paliwem zasilającym silniki jest benzyna lub olej napędowy, zgodne z art. 282-9 Zał. J.
6.2. Seryjne instalacje przewodów paliwowych mogą być zachowane. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zaciśnięte.
6.3. Pompy i zawory paliwa muszą być poza kabiną.
6.4. Wszystkie pompy paliwa mogą działać wyłącznie gdy silnik pracuje lub gdy jest uruchamiany.
7. Instalacja elektryczna – patrz art. 284-6.7. Załącznika J do MKS.
8. Akumulator - musi być zgodny z art. 285-10.1 Załącznika J do MKS.
9. Fartuchy przeciw błotne – patrz art. 283-19. Załącznika J do MKS.
10. Inne postanowienia
10.1. W samochodach Nissan Patrol Y60 2.8Td zezwala się na zamontowanie, zgodnie z punktem 1.4, wymiennika ciepła (intercooler) w układzie dolotowym silnika pochodzący z samochodu Nissan Patrol Y61 typ silnika RD28T.
10.2. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych oraz ewentualnych odstępstw technicznych związanych z samochodami klasy S2, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

Załącznik nr 3 - Regulamin techniczny Grupy SSV

Wstęp:
Grupa pojazdów SSV to grupa pojazdów wielkoseryjnej produkcji (minimum 250 szt. wyprodukowanych w ciągu 12 miesięcy), posiadających napęd 4x4. W przypadku, gdy pojazd jest zarejestrowany jako pojazd kategori T (ciągnik rolniczy), nie obowiązuje punkt 3.3.2.1. odnośnie nowych zapisów dotyczących samochodów sportowych oraz punkt 3.2.2.2

Pojazdy SSV muszą być zgodne z poniższymi kryteriami:

1. Masy i wymiary
1.1. Minimalna masa wynosi:

- 900 kg dla pojazdów z silnikiem doładowanym
- 800 kg dla pojazdów z silnikiem wolnossących
- 1100 kg dla pojazdów o nominalnej pojemności skokowej silnika ponad 1050 cm3

1.2. Maksymalna szerokość nadwozia wynosi 2000 mm, bez lusterek wstecznych i kół zapasowych.
1.3. Rozstaw osi może być różny o +/-50 mm w stosunku do pojazdu oryginalnego (referencyjnego).

2. Silnik i układ przeniesienia napędu
Maksymalna pojemność skokowa silnika wynosi:

1050 cm3 dla silników wolnossących i doładowanych (nie stosuje się przelicznika pojemności)
2000 cm3 dla silników wolnossących.

Silnik musi pozostać w miejscu oryginalnego montażu. Cały zespół silnik-przeniesienie napędu musi pochodzić z pojazdu dostępnego w ogólnodostępnej komercyjnej sprzedaży. Mocowanie silnika jest dowolne. Dyferencjały także muszą pochodzić z ogólnodostępnej sieci handlowej. Dozwolone są wyłącznie skrzynie biegów manualne lub bezstopniowe (CVT). Skrzynia biegów musi posiadać działający bieg wsteczny, uruchomiany przez Kierowcę siedzącego normalnie za kierownicą i zapiętego w pasy bezpieczeństwa.
Przekładnia CVT: pas napędowy jest dowolny, ale pod warunkiem, że występuje w ogólnodostępnej sieci handlowej (może być wzmocniony). Dopuszcza się system dodatkowego chłodzenia pasa za pomocą powietrza.
Przekładnia manualna: Skrzynia biegów musi być połączona z silnikiem w taki sam sposób jak w trakcie produkcji pojazdu. Obudowa skrzyni biegów musi być standardowa. Dozwolone są tylko modyfikacje otworów wlewowych oleju. Liczba biegów może być zmniejszona aby umożliwić montaż szerszych kół zębatych. Mechanizm zmiany biegów musi być manualny. Zmiana biegów może odbywać się mechanicznie za pomocą linek lub cięgieł lub elektronicznie przy pomocy seryjnych sterowników.
Sprzęgło jest dowolne, ale zasada działania i średnica musi być identyczna z pojazdem „referencyjnym".
Wały napędowe mogą być dowolne, ale muszą być wykonane ze stali.
Dodatkowe urządzenia chłodzące i smarujące są dopuszczalne (pompy obiegowe oleju, chłodnice oleju i dodatkowe wloty powietrza), ale oryginalna zasada smarowania musi zostać zachowana.
Aby zamontować dodatkowe urządzenia smarujące i chłodzące dopuszcza się miejscowe modyfikacje skrzyni biegów.
Chłodnica silnika, jeżeli jest zamontowana w przestrzeni zespołu napędowego (z tyłu), to nie może wystawać poza obrys pałąka głównego oraz musi być zamontowana przegroda pomiędzy kabiną a chłodnicą która rozciąga się od górnej powierzchni pałąka głównego aż do podłogi pojazdu. Przegroda musi być wykonana ze stali lub aluminium o grubości min. 2 mm lub z materiału kompozytowego o grubości min. 3 mm. Jeżeli wlot powietrza do chłodnicy wystaje poza obrys dachu, to w tym wypadku musi być zastosowana płyta ochronna dachu wykonana ze stali lub aluminium o minimalnej grubości 2 mm lub 3 mm dla innych materiałów płyty. W kabinie z wyjątkiem nagrzewnicy nie mogą być montowane żadne inne chłodnice. Przewody doprowadzające ciecz chłodzącą do nagrzewnicy muszą być ekranowane.

3. Zawieszenie
Zabronione jest stosowanie zawieszenia aktywnego (kontrolującego lub zmieniającego nastawy podczas jazdy).
Na jedno koło jest dopuszczalny jeden amortyzator. Regulacja napięcia sprężyn i twardości amortyzatorów jest zabroniona z kokpitu pojazdu i możliwa wyłącznie po zatrzymaniu pojazdu, przy użyciu narzędzi. Mechanizm regulacji amortyzatora musi znajdować się na nim (amortyzator) lub na zbiorniku gazu. Jakiekolwiek połączenia między amortyzatorami są zabronione. Zezwala się na połączenie amortyzatora skrętu z ramą, to łączenie nie może spełniać żadnej innej funkcji.
Na jedną oś dopuszczalny jest jeden drążek stabilizatora.
Zmienianie ustawień stabilizatorów z kokpitu pojazdu jest zabronione.
Stabilizatory muszą być typu mechanicznego bez możliwości ich rozłączania.
Przedni i tylny stabilizator nie może być z sobą połączony.

4. Koła i opony
Maksymalna średnica felg wynosi 15 cali (381 mm).
Maksymalna średnica kompletnego koła wynosi 840 mm, przy ciśnieniu kontrolnym 1,2 bar.

Zabrania się stosowania centralnej nakrętki mocującej koło.
Obowiązkowe jest minimum jedno koło zapasowe. Koło zapasowe może być umieszczone na zewnątrz kabiny po lewej lub prawej stronie i nie może utrudniać kierowcy i pilotowi wchodzenia i wychodzenia z kabiny. Koło zapasowe może być również umieszczone z tyłu pojazdu za pałąkiem głównym.

5. Układ hamulcowy

Układ hamulcowy jest dowolny, pod warunkiem, że:
- jest uruchamiany i kontrolowany wyłącznie przez Kierowcę;
- składa się przynajmniej z dwóch niezależnych obwodów, obsługiwanych tych samym pedałem (pomiędzy pedałem hamulca a zaciskami, muszą być
identyfikowalne dwa osobne obwody, bez jakichkolwiek połączeń poza zespołem regulatora siły hamowania);
- ciśnienie w układzie hamulcowym jest jednakowe dla kół znajdujących się na tej samej osi, poza wyjątkiem ciśnienia wytwarzanego przez hamulec ręczny;
- zaciski hamulcowe muszą pochodzić z pojazdu seryjnego lub katalogu części producenta i posiadać maksymalnie 4 tłoczki;
- tarcze hamulcowe muszą pochodzić z pojazdu seryjnego lub katalogu części producenta.

Układ hamulcowy może być wyposażony w hamulec ręczny aktywujący hamulce jednej i tej samej osi, mechanicznie niezależny od głównego układu hamulcowego (hydraulicznego lub mechanicznego).
Maksymalna średnica tarcz hamulcowych wynosi 295 mm.

6. Uszy holownicze

6.1. Każdy pojazd musi mieć trwale zamocowane ucho holownicze, o wewnętrznej średnicy 50 mm, z przodu i z tyłu pojazdu.
6.2. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy.

7. Szyby i siatki

7.1. We wszystkich pojazdach SSV w których seryjnie zamontowana jest szyba przednia (cała lub częściowa) musi ona być zachowana lub może być zastąpiona szybą wykonaną ze szkła warstwowego klejonego o minimalnej grubości 5 mm lub poliwęglanu o minimalnej grubości 3.8 mm. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.
7.2. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej, pod warunkiem, że umożliwia on załodze widzenie sygnalizacji drogowej (światła, znaki, itp..). Pas ten musi być naklejony od wewnętrznej strony szyby i posiadać przynajmniej 10% przepuszczalności światła.
7.3. Szyby boczne i szyba tylna (jeżeli występują) mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3.8 mm.
7.4. We wszystkich pojazdach Grupy SSV, w otworze drzwiowym, muszą być zamontowane siatki ochronne. W górnej części siatki muszą być one zamontowane na stale (nie mogą być zdejmowane). Zaleca się montowanie siatki na dole za pomocą systemu „clip". Siatka nie może być montowana do konstrukcji drzwi.
7.5. Drzwi boczne są obowiązkowe i muszą być wykonane z twardego nie przezroczystego materiału. Wysokość drzwi – górna krawędź drzwi nie może być niżej niż na wysokości 450 cm od krawędzi dolnej otworu drzwiowego (progu) w połowie szerokości tego otworu.
7.6. Dach musi być typu zamkniętego, wykonany z tworzywa sztucznego lub metalowy, na całym obrysie górnym klatki bezpieczeństwa.

8. Główny wyłącznik prądu

Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego . Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po obu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).
Wyłącznik wewnętrzny musi być dostępny dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsca w swoich fotelach i są zapięci w pasach bezpieczeństwa
Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik.

9. Dodatkowe zamocowania

9.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika (jeżeli występuje) przed ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań na jedną pokrywę.
9.2. Otwory zlokalizowane w pokrywie, przeznaczone do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.
9.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.
9.4. Duże przedmioty przewożone w pojeździe (takie jak koło zapasowe, zestaw narzędzi, itp.), muszą być solidnie umocowane i umieszczone za fotelami załogi. Koła zapasowe mogą być zamocowane na zewnątrz kabiny.

10. Układ paliwowy

10.1. Paliwem zasilającym silniki może być wyłącznie benzyna, której charakterystyka jest zgodna z Art. 252-9.1 Zał. J.

10.2. Seryjne zbiorniki paliwa wraz z seryjnymi instalacjami przewodów paliwowych mogą być zachowane. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zaciśnięte. W przypadku zachowania seryjnego zbiornika paliwa, może być zachowane seryjne odpowietrzenie zbiornika paliwa.
10.3. Dozwolone jest zastąpienie seryjnego zbiornika paliwa, maksymalnie dwoma bezpiecznym zbiornikami paliwa, homologowanym przez FIA (zgodnie ze standardem FT3-1999, FT3.5-1999 lub FT5-1999), o łącznej pojemności 130 litrów. Maksymalna ilość paliwa poza zbiornikiem wynosi 3 litry.
Zbiornik taki musi być zamontowany w odległości nie mniejszej niż 800 mm w tył od środka osi przedniej. Bezpieczny zbiornik musi znajdować się wewnątrz głównej konstrukcji pojazdu, w odległości nie mniejszej niż 50 mm (do wewnątrz) od zewnętrznej części stopy mocującej pałąka głównego i pionowo mniej niż 200 mm od dowolnego punktu górnej części pałąka głównego. Bezpieczny zbiornika FIA musi znajdować się w płynoszczelnej obudowie przymocowanej do podwozia lub klatki bezpieczeństwa. Obudowa ta powinna mieć minimalna grubość 3 mm dla aluminium lub 10 mm dla materiałów kompozytowych. Żadna część obudowy ze zbiornikiem paliwa nie może być usytuowana mniej niż 40 mm powyżej powierzchni odniesienia (*).
W przypadku, jeżeli jakakolwiek część zbiornika (zbiorników) jest położona poniżej 200 mm powyżej płaszczyzny odniesienia, wszystkie pojazdy muszą mieć zamontowaną osłonę zbiornika paliwa o grubości 6 mm, wykonaną z aluminium lub blachy stalowej. Dotyczy to również pojazdów z zamontowanym seryjnym zbiornikiem paliwa.
(*) Powierzchnia odniesienia:
Płaszczyzna wyznaczona przez dolna powierzchnię najniższych rur podwozia, które znajdują się w rzucie pionowym zbiornika paliwa.
10.4. W przypadku zamontowania bezpiecznego zbiornika (zbiorników) paliwa FIA:
- przewody paliwowe muszą być zgodne z art. 283-3 Zał. J
- wlew paliwa musi być zgodny z art. 283-14.3 Zał. J
- odpowietrzenie - jeden lub dwa odpowietrzniki bezpiecznych zbiorników paliwa są obowiązkowe i muszą być zamontowane zgodnie z art. 283-14.2.1 Zał J.

10.5. Pompy i zawory paliwa oraz dodatkowe filtry paliwa (z wyjątkiem seryjnych instalacji) jeżeli są na zewnątrz zbiornika paliwa, muszą być poza kabiną i muszą być osłonięte trudnopalną i płynoszczelną obudową.
10.6. Wszystkie pompy paliwa mogą działać wyłącznie gdy silnik pracuje lub gdy jest uruchamiany.
11. Układ wydechowy
Zastąpienie oryginalnego tłumika jest dozwolone, jednakże musi być spełniony p.4.2.2. Regulaminu RPPST 2023. Układ wydechowy nie może przechodzić przez kabinę. Wyloty układu wydechowego muszą być widoczne z zewnątrz. Układ wydechowy nie może być prowizoryczny i musi być szczelny. Części konstrukcyjne pojazdu nie mogą być użyte do usuwania spalin z silnika.
12. Akumulator – patrz Art. 286a-8.3 Zał. J.
13. Oświetlenie
13.1. Oświetlenie pojazdu musi być całkowicie zgodne z Międzynarodową Konwencją o Ruchu Drogowym. Wyposażenie oświetleniowe pojazdu musi być utrzymane w idealnej sprawności podczas całego czasu trwania zawodów.
13.2. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwie dodatkowe czerwone tylne lampy typu przeciwmgielnego. Lampy te muszą być umieszczone minimum 1,25 m nad ziemią, być widoczne z tyłu i zamocowane na zewnątrz pojazdu, po obu jego stronach. Mogą one być zespolone z dodatkowymi światłami „stop" lub umieszczone obok nich. Światła te będą musiały być stale włączone podczas poruszania się po trasie odcinków specjalnych.
14. Sygnał dźwiękowy
Każdy pojazd musi być wyposażony w urządzenie do ostrzegania dźwiękiem, którego poziom głośności musi być większy lub równy 97 dB, przez co najmniej 3 sekundy, mierzone w odległości 7 m od przodu pojazdu. Sygnał dźwiękowy musi być sprawny przez cały czas trwania rajdu.

15. Fartuchy przeciw błotne – patrz Art. 283-19. Zał. J.
16. Lusterka wsteczne - każdy pojazd musi być wyposażony w min. dwa lusterka wsteczne (po jednym z każdej strony pojazdu), o minimalnej powierzchni min. 90 $cm^{2.}$
17. Ekrany przewodów chłodniczych
Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe. Przewody i połączenia elastyczne układu chłodzenia muszą być ekranowane.
18. Wyposażenie bezpieczeństwa

18.1. Konstrukcja bezpieczeństwa – Minimalna odległość między kaskami członków załogi, a rurami klatki powinna być nie mniejsza niż 50 mm. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie dachu muszą być osłonięte otuliną ochronną według standardu FIA 8857-2001, typ A (lista tech. nr 23). Zalecane jest stosowanie wyłącznie klatek bezpieczeństwa zgodnych z Art. 283-8 Zał. J lub homologowanych lub certyfikowanych przez FIA lub ASN według przepisów homologacyjnych dla klatek bezpieczeństwa. W przypadku zachowania seryjnej konstrukcji bezpieczeństwa, jako minimum obowiązkowe jest zastosowanie wzmocnienia słupka przedniego zgodnie z schematem 253-15 zamieszczonym w Art.283-8.3.2.1.5. Zał. J oraz wzmocnień otworów drzwiowych zgodnie z Art.283-8.3.2.1.2. Zał. J. W sezonie 2024, jako rozwiązanie przejściowe dopuszcza się montaż wzmocnienia bocznego i wzmocnienia pałąka przedniego w sposób rozłączalny, ale nie mogą być to połączenia typu zawiasowego. Zastosowane śruby i nakrętki muszą mieć minimalną klasę wytrzymałostości 8.8 (norma ISO).

Dozwolony jest montaż pałąka do ramoklatki w konstrukcji seryjnego pałąka głównego, na wysokości ramion za fotelami załogi, służacy do montażu pasów ramieniowych. Zaleca się montaż dodatkowych elementów (rur/zastrzałów) klatki bezpieczeństwa innych niż w Art.283-8 Zał. J, mających na celu podwyższenie bezpieczeństwa załogi. Takie rozwiązanie każdorazowo musi być uzgodnione i zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM. Dopuszcza się również stosowanie klatek bezpieczeństwa z dokręcanymi elementami dodatkowymi zgodnych ze schematami zamieszczonymi w załączniku nr 6.

18.2. Pasy bezpieczeństwa

Zgodnie z punktem 5.5.2 Regulaminu RPPST 2024 montaż pasów musi być zgodny z Art. 283-6.2 Zał. J. Zabrania się mocowania pasów do foteli i ich wsporników. Pasy bezpieczeństwa muszą być stosowane w konfiguracji homologacyjnej, bez żadnych modyfikacji lub usuwania części, oraz zgodnie z zaleceniami producenta. Pasy muszą być wymienione na nowe po każdym poważniejszym wypadku, a także w razie jakiegokolwiek uszkodzenia, przetarcia lub osłabienia taśmy pasa, np. wskutek działania środków chemicznych lub światła słonecznego. Muszą być wymienione także wtedy, gdy metalowe części uległy wygięciu, deformacji lub korozji. Każdy pas, który nie działa w sposób idealny, musi być wymieniony. Zabroniona jest kombinacja elementów pochodzących z różnych kompletów pasów. Dozwolone są wyłącznie kompletne pasy, tak jak są dostarczane przez producenta.

18.3. Fotele - Odległość między fotelem a podłogą pojazdu nie może być mniejsza jak 100 mm. Jeżeli w pojeździe zostały zmienione oryginalne mocowania foteli, to zastosowane części muszą pochodzić od producenta zatwierdzonego przez FIA albo odpowiadać poniższym kryteriom:

- Wsporniki muszą być zamontowane do podwozia/nadwozia w co najmniej 4 punktach na jeden fotel, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i płytek wzmacniających. Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem/podwoziem i płytką wzmacniającą wynosi 40 cm2 dla każdego punktu mocowania.
- Fotel musi być zamocowany do wsporników w czterech punktach, dwóch w przedniej i dwóch w tylnej części fotela, przy użyciu śrub o średnicy minimum 8 mm i wzmocnień stanowiących integralną część fotela. Każdy punkt zamocowania musi być w stanie wytrzymać obciążenie o wartości 15.000 N przyłożone w dowolnym kierunku.
- Minimalna grubość wsporników i płytek wzmacniających wynosi 3 mm w przypadku zastosowania stali i 5 mm w przypadku stopów metali lekkich.
- Minimalna długość każdego wspornika wynosi 6 cm.

Dopuszczone jest stosowanie foteli homologowanych przez FIA zgodnych ze standardem:
- 8855-1999 (lista tech. FIA 12)
- 8862-2009 (lista tech. FIA 40)
- 8855-2021 (lista tech. FIA 91)

W sezonie 2023 zezwala się na stosowanie foteli zgodnych ze standardem FIA 8855/1999 przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

18.4. Gaśnice i systemy gaśnicze – Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w system gaśniczy i gaśnicę ręczną o masie środka gaśniczego min. 2 kg. W sezonie 2024 jako minimum, dopuszcza się wyposażenie pojazdu tylko w dwie gaśnice ręczne o masie środka gaśniczego min. 2 kg każda gaśnica.

18.8.1. Systemy gaśnicze (jeżeli są zamontowane) muszą być zgodne z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

18.8.2. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 283-7 Zał. J

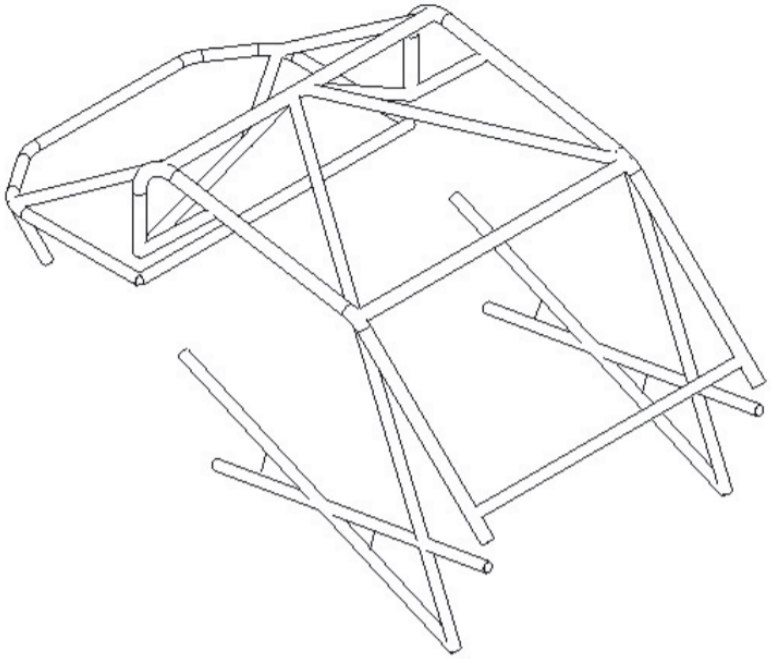
18.8.3. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

18.8.4. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex" systemu gaśniczego.

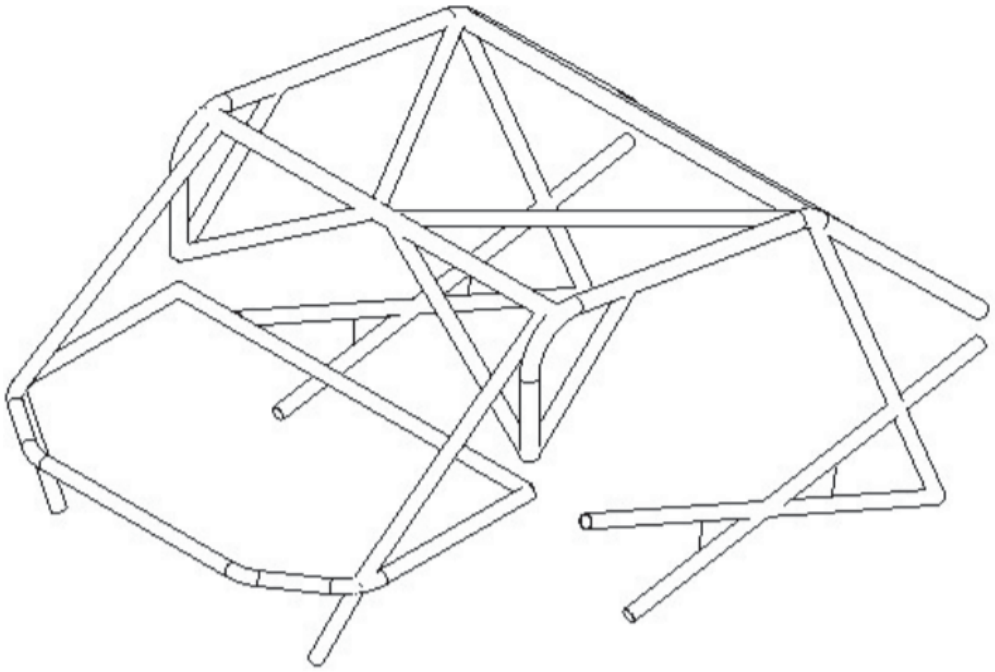
19. Inne postanowienia

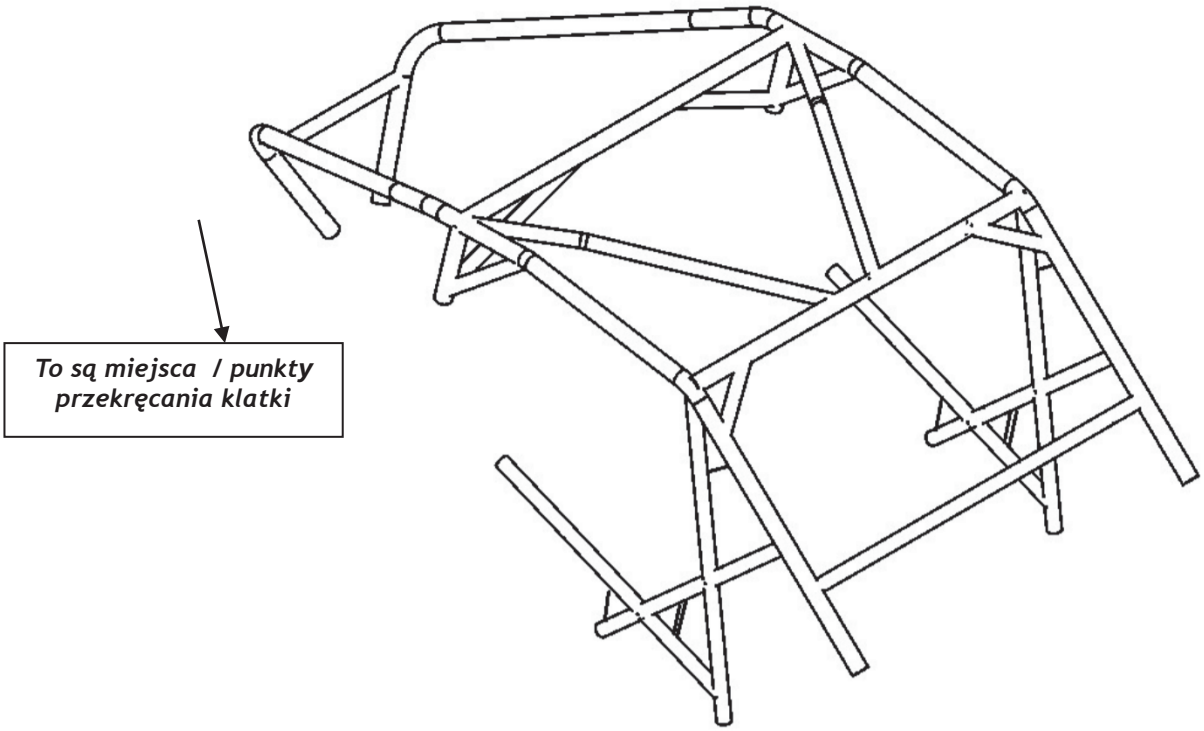
W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych oraz ewentualnych odstępstw technicznych związanych z pojazdami SSV, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM.

Załącznik nr 4 - Schemat montażu klatki bezpieczeństwa przykręcanej do głównej konstrukcji pojazdu SSV.

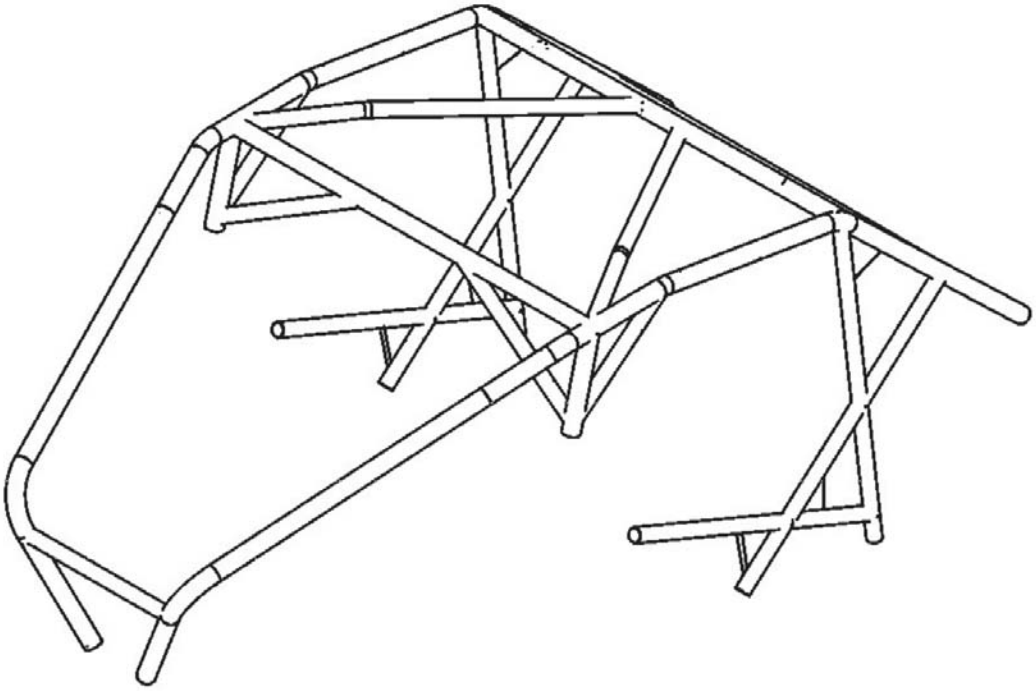


Schemat 1





Schemat 2



Załącznik nr 5 Regulamin techniczny Grupy CLASSIC

Dopuszczone będą pojazdy:
- wyprodukowane przed 31.12.1999;
i/lub
- których sprzedaż modelu rozpoczęła się przed 31.12.1999;
i/lub
- które uzyskały homologację FIA/ASN przed 31.12.1999.

Dopuszcza się udział współcześnie zbudowanych replik, odpowiadających danemu pojazdowi sportowemu uczestniczącemu w rajdach terenowych rozgrywanych przed 31.12.1999.

I. Przepisy dla pojazdów grupy CLASSIC

1.1. Do grupy CLASSIC dopuszczone będą pojazdy zarejestrowane i dopuszczone do ruchu drogowego.

1.2. Podział na klasy:

1.2.1. Klasa CLASSIC OPEN:

- Pojazdy z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu i maksymalnej dopuszczalnej masie 3500 kg.
- Układ przeniesienia napędu jest dowolny, a skrzynia biegów musi posiadać bieg wsteczny, uruchamiany przez kierowcę zapiętego w pasy bezpieczeństwa i siedzącego za kierownicą.
- Zawieszenie jest dowolne
- Silnik benzynowy lub wysokoprężny (Diesla) jest dowolny, pod warunkiem, że jego blok i głowica pochodzą z okresu produkcji danego modelu.
- Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 285-9. aktualnego Zał. J.
- Koła i opony są dowolne z wyjątkiem opon kołkowych typu Maxi Cross.

1.2.2. Klasa CLASSIC LIMITED:

a) Pojazdy wyprodukowane seryjnie w ilości co najmniej 1000 identycznych egzemplarzy, z napędem na jedną (4x2) lub dwie osie (4x4) o zamkniętym nadwoziu (min. 2-osobowe) i maksymalnej dopuszczalnej masie 3500 kg.

b) Silnik benzynowy lub wysokoprężny (Diesla) musi być oryginalny, zgodny z marką i modelem danego pojazdu:
- może być modyfikowany, pod warunkiem zachowania oryginalnych podzespołów i części,
- filtr powietrza, jego obudowa i przewód zasysający powietrze są dowolne,
- powietrze do zasilania silnika nie może być pobierane z kabiny,
- wymienniki ciepła w układzie dolotowym mogą być zastąpione wymiennikami ciepła pochodzącymi z innych modeli tej samej marki samochodu,
- lokalizacja wymienników ciepła może być zmienione w stosunku do oryginalnego rozwiązania, ale wymiennik ciepła, jego instalacja oraz przewody powietrza do wymienników muszą w całości znajdować się w obrysie nadwozia,
- króćce wlotowe i wylotowe wymienników ciepła mogą być modyfikowane jedynie w celu zamontowania przewodów powietrza,
- zabroniony jest jakikolwiek natrysk wody na wymienniki ciepła, chyba że jest to rozwiązanie oryginalne,
- sterownik silnika i układ zapłonowy jest dowolny
- układ wtryskowy silnika musi zostać zachowany. Wtryskiwacze można modyfikować lub wymieniać w celu zmiany ilości przepływu paliwa, ale bez zmiany zasady ich działania, listwa paliwowa może mieć dowolną konstrukcję , regulator ciśnienia paliwa jest dowolny,

c) Układ przeniesienia napędu musi być zgodny z marką i modelem pojazdu, za wyjątkiem:
- obudowa skrzyni biegów oraz przełożenia skrzyni biegów i pozostałych napędów są dowolne,
- półosie napędowe i piasty kół są dowolne,
- sprzęgło – obudowa, docisk, tarcza i system sterowania sprzęgła jest dowolny.

d) Zawieszenie musi być zgodne z marką i modelem pojazdu:
- amortyzatory muszą być zgodne z art.284-6.3.5. Zał. J,
- zezwala się na stosowanie w zawieszeniu odbojników hydrauliczno-gazowych tzw. "Bump Stops",
- sprężyny, resory, drążki skrętne są dowolne, drążek stabilizatora może być usunięty lub odłączony,
- wzmocnienie zawieszenia musi być zgodne z art. 284-6.3.1 i 284-6.6.3 Zał. J.,
- materiał (wypełnienie) tulei metalowo-gumowych (silentblocków) jest dowolny
- w przypadku samochodów typu SUV zezwala się na dokonanie modyfikacji elementów zawieszenia, w celu możliwości utrzymania seryjnych parametrów geometrii zawieszenia, modyfikacje te muszą zatwierdzone przez Delegata Technicznego PZM,

e) Układ hamulcowy musi być zgodny z art. 284-6.5 Zał. J.

f) Nadwozie musi być zgodne z art.284-6.6 oraz 284-6.9. za wyjątkiem:

- zezwala się na wykonanie w przedniej pokrywie silnika dodatkowych otworów wentylacyjnych, które muszą być zabezpieczone kratką o powierzchni przekroju otworu kratki nie więcej niż 1 $cm^{2,}$
- zderzaki mogą być nieoryginalne, ale kształt ich powinien być zgodny z oryginałem,
- w przypadku nadwozi samochodów typu SUV, zezwala się na podcięcie błotników w celu montażu wyższych opon terenowych oraz zezwala się na podcięcie zderzaka przedniego w celu zamontowania orurowania wzmacniającego przednią część nadwozia.

g) Koła i opony są dowolne z wyjątkiem opon kołkowych typu Maxi Cross.

1.2.3. Klasa CLASSIC TRUCK:

Pojazdy o masie całkowitej przekraczającej 3500 kg, z maksymalnie ośmioma kołami, w tym co najmniej czterema napędzanymi, zdefiniowane w przepisach podanych w Zał. nr 5 do niniejszego Regulaminu.

1.3. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa lusterka zewnętrzne, po jednym z każdej strony pojazdu o minimalnej powierzchni 90 cm^2.

1.4. Koła i opony muszą mieścić się w nadwoziu, tzn. że górna część (co najmniej 120º) koła kompletnego, położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym, za wyjątkiem pojazdów odpowiadających konstrukcyjnie pojazdom typu buggy z danego okresu. Zabronione jest stosowanie opon kołkowych typu maxi cross, opon kolcowanych i łańcuchów przeciwślizgowych.

II. Przepisy bezpieczeństwa

1. Dwa noże do rozcinania pasów bezpieczeństwa (w przypadku CLASSIC TRUCK, ilość noży musi być równa ilości członków załogi) muszą stale znajdować się w kabinie. Muszą być łatwo dostępne dla członków załogi, którzy zajmują miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami. Noże do cięcia pasów nie mogą być zamocowane pomiędzy fotelem a nadwoziem.

2. Klatka bezpieczeństwa i otuliny ochronne

2.1. Każdy pojazd biorący udział w rajdzie musi być wyposażony w klatkę bezpieczeństwa, której konstrukcja musi być zgodna z art. 283-8. Zał. J.

2.2. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie / w płaszczyźnie dachu, muszą być osłonięte otuliną ochronną. Otuliny ochronne i ich mocowania muszą być zgodne z art. 283-8.4 Zał. J.

3. Gaśnice i systemy gaśnicze

3.1. Obowiązkowe jest stosowanie systemów gaśniczych homologowanych przez FIA, zgodnych z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

3.2. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 283-7 Zał. J

3.3. Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

3.4. Kierowca i pilot muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy gdy zapięci w pasy siedzą w swoich fotelach.

3.5. Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex" systemu gaśniczego.

4. Fotele

Homologowane fotele (lista techniczna FIA Nr 12 lub 40) muszą być zamocowane zgodnie z art. 283-20. Zał. J. Dopuszcza się stosowanie foteli zgodnych z normą 8855/1999 przez okres 5 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

5. Uszy holownicze

5.1. Każdy pojazd musi mieć trwale zamocowane ucho holownicze, o wewnętrznej średnicy 50 mm, z przodu i z tyłu pojazdu.

5.2. Ucho musi być dobrze widoczne i pomalowane na kolor żółty, czerwony lub pomarańczowy.

6. Szyby i siatki

6.1. We wszystkich pojazdach szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego.

6.2. Dozwolony jest pas przeciwsłoneczny na szybie przedniej, pod warunkiem, że umożliwia on załodze widzenie sygnalizacji drogowej (światła, znaki, itp..).

6.3. Szyby boczne i szyba tylna mogą być wykonane z poliwęglanu, którego minimalna grubość wynosi 3.8 mm.

6.4. Wszystkie pojazdy, których drzwi wyposażone są w opuszczane szyby lub szyby ze szkła, muszą posiadać siatki ochronne zamocowane na klatce bezpieczeństwa przy pomocy szybkozłącza znajdującego w dolnej części i muszą rozciągać się, patrząc z boku, od środka kierownicy do punktu najbardziej oddalonego do tyłu fotela z danej strony.

6.5. Jeżeli przednia szyba jest wklejona, a szyby boczne wykonane z poliwęglanu są nieruchome, to musi być możliwe usunięcie przednich drzwi lub szyb w przednich drzwiach, od wewnątrz kabiny bez użycia żadnych narzędzi.

7. Główny wyłącznik prądu

7.1. Każdy pojazd musi być wyposażony w dwa zewnętrzne wyłączniki prądu, zgodne z Art.283-13 Zał.J. Wyłączniki muszą być typu nieiskrzącego. Wyłącznik zewnętrzny musi być usytuowany u dołu słupka przedniej szyby, po obydwu stronach nadwozia i musi być wyraźnie oznaczony czerwoną błyskawicą na niebieskim trójkącie z białą obwódką (długość podstawy trójkąta, co najmniej 12 cm).

Wyłącznik wewnętrzny musi być dostępny dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsca w swoich fotelach i są zapięci w pasach bezpieczeństwa.
Główny wyłącznik prądu musi wyłączać wszystkie obwody instalacji elektrycznej (akumulator, alternator lub prądnica, światła, sygnały dźwiękowe, zapłon, odbiorniki elektryczne, itp.), musi również unieruchamiać silnik.

8. Dodatkowe zamocowania

8.1. Pojazdy muszą być wyposażone w dodatkowe zabezpieczenia pokrywy silnika i bagażnika przed jej ich otwarciem, za pomocą dwóch dodatkowych zamocowań.
8.2. Otwory w pokrywie do mocowania zabezpieczeń muszą być wzmocnione dodatkowymi płytkami.
8.3. W przypadku użycia części plastikowych, należy zastosować metalowe wzmocnienia, aby zapobiec możliwości uszkodzenia mechanicznego.
8.4. Duże przedmioty przewożone w pojeździe (takie jak koło zapasowe, zestaw narzędzi, itp.), muszą być solidnie umocowane.

9. Układ paliwowy

9.1. Zgodnie z przepisami FIA w sporcie samochodowym paliwem zasilającym silniki jest benzyna lub olej napędowy, zgodne z art. 282-9 Zał. J.
9.2. Połączenia elastycznych przewodów paliwowych muszą być na wszystkich końcach skutecznie zaciśnięte.
9.3. Układ odpowietrzania zbiornika paliwa musi być wyposażony w mechanizm samoczynnie zabezpieczający przed wyciekiem paliwa w przypadku przewrócenia się pojazdu - patrz art. 283-3 Zał. J.
9.4. Końcówka wlewu paliwa nie może być wyprowadzona poza obrys nadwozia. Zamknięcie wlewu musi zapewniać wymaganą przez producenta szczelność i odporność na uszkodzenia. W przypadku, gdy wlew paliwa wystaje poza ścianę nadwozia musi być dodatkowo zabezpieczony przed zerwaniem / otwarciem.
9.5. Począwszy od 2024 roku będzie można stosować tylko bezpieczne zbiorniki FIA zgodne ze standardem FT3, FT3.5, FT5-1999, zgodnie z art. 283-14 aktualnego Załącznika J.

10. Inne postanowienia

10.1. Wprowadza się obowiązek instalacji ścianek działowych między chłodnicą, a przedziałem załogi, i między akumulatorem, a przedziałem załogi, w taki sposób, żeby w przypadku rozszczelnienia układu chłodzenia lub uszkodzenia („wylania") akumulatora załoga nie uległa poparzeniom. Przewody układu chłodzenia w przedziale załogi muszą być metalowe. Przewody i połączenia elastyczne muszą być ekranowane.
10.2. Akumulator – patrz art. 287-9.2 Zał. J.
10.3. Fartuchy przeciwbłotne – patrz art. 283-19. Zał. J.

Załącznik nr 6 - Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego oraz pojazdów Grupy S1, S2 i CLASSIC

1. Klatka bezpieczeństwa – zgodna z art. 283-8 Załącznika J do MKS, z uwzględnieniem zależności od daty wydania KSS, klatka bezpieczeństwa musi być:

- przed 01.01.2021 zgodna z Zał. J 2020
- przed 01.01.2017 zgodna z Zał. J 2016.

Każde odstępstwo od powyższego artykułu musi być ustalone z Delegatem Technicznym PZM. Wszystkie rury klatki bezpieczeństwa na poziomie dachu muszą być osłonięte otuliną ochronną. Otuliny ochronne i ich mocowania muszą być zgodne z Art.283-8.4 Zał. J.

2. Zbiornik paliwa

a) Pojazdy posiadające ważny Paszport Techniczny FIA, muszą być wyposażone w bezpieczny zbiornik paliwa, zgodnie z wymaganiami aktualnego art. 283 Zał. J 2024.

b) W pozostałych samochodach zbiornik paliwa musi być oryginalny lub bezpieczny FIA (stanowczo zalecany) zgodny z Zał. J. Zaleca się by oryginalny zbiornik paliwa był wypełniony wypełnieniem „D-STOP". Dopuszcza się zbiorniki homologowane z wygasłą datą homologacji przekroczoną o 5 lat.

3. Systemy gaśnicze

a) W sezonie 2024 w samochodach wszystkich grup zezwala się na stosowanie systemów gaśniczych zgodnych z listą tech. FIA nr 16 lub 52.

b) Butla systemu gaśniczego oraz gaśnica ręczna muszą być zamocowane w sposób uniemożliwiający wysunięcie się z mocowania w wyniku wypadku (system "anti-torpedo").

c) Wszyscy członkowie załogi muszą być w stanie ręcznie uruchomić system gaśniczy gdy są zapięci w pasy i siedzą w swoich fotelach.

d) Dysze systemu gaśniczego muszą być trwale zamocowane zgodnie z instrukcją montażu właściwą dla danego numeru „Ex" systemu gaśniczego.

4. Pasy bezpieczeństwa - homologowane FIA (lista tech. FIA nr 24 lub 57).
W RPPST pasy bezpieczeństwa standard 8853/98 (lista tech. FIA 24) będzie można stosować do 31.12.2026
Od 01.01.2027 roku będą dopuszczone tylko pasy standard 8853-2016 (lista tech. FIA 57).

5. Fotele - wyłącznie fotele homologowane przez FIA zgodne ze standardem 8855/1999 (lista tech. FIA 12) lub 8862/2009 (lista tech. FIA nr 40) lub zgodne ze standadem 8855-2021 (lista tech. FIA nr 91). W sezonie 2024 dopuszcza się stosowanie foteli zgodnych ze standardem FIA 8855/1999 przez okres 5 lat od daty końca ważności stosowania fotela bez dodatkowego przeglądu producenta. Montaż foteli musi być zgodny z art. 283-20 Załącznika J do MKS.

6. Mechanizm szybkiego zdejmowania kierownicy jest nieobowiązkowy.

7. Pozostałe wyposażenie

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w:

- trójkąt odblaskowy;
- apteczkę;
- układ świateł awaryjnych;
- gogle typu motocyklowego;
- lina holownicza minimum 9 m.

Dwa noże do rozcinania pasów bezpieczeństwa muszą stale znajdować się w kabinie. Muszą być łatwo dostępne dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami. Noże do cięcia pasów nie mogą być zamocowane pomiędzy fotelem a nadwoziem

8. Wyposażenie bezpieczeństwa

8.1. Stosowanie urządzenia FHR (Frontal Head Restraint) wymienionego w liście technicznej FIA nr 36 i stosowanego zgodnie z listą techniczną FIA nr 29, jest obowiązkowe w rajdach RPPST dla wszystkich członków załogi we wszystkich grupach pojazdów. Warunki używania systemów FHR opisane są w Rozdziale III załącznika L do MKS FIA (zwanego dalej Zał. L) oraz w instrukcji dla poszczególnych urządzeń HANS i Hybrid .
Podczas poruszania się samochodu po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji z rajdu musi mieć na głowie prawidłowo zapięty, homologowany kask ochronny (lista techniczna FIA nr 25).
W Grupach S1, S2 i CLASSIC do końca sezonu 2026 dopuszczone będą kaski z homologacją Snell na następujących zasadach:

- Sezon 2024: Snell SA2010/FIA 8858-2002, Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010,
- Sezon 2025: Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010,
- Sezon 2026: Snell SA2010/FIA 8858-2010 tylko z hologramem FIA, Snell SAH2010/FIA 8858-2010 tylko z hologramem FIA.

8.2. Ponadto, każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, rękawice (nie dotyczy pilotów), skarpety i buty - zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 lub

8856-2018 (lista techniczna FIA nr 27 lub 74). Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami rozdziału III Zał. L.
Wyposażenia bezpieczeństwa osobistego zgodnego z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27), które nie posiada hologramu FIA jest dopuszczone na następujących zasadach:

- kombinezony są dopuszczone do użycia przez 15 lat od daty produkcji,
- długa bielizna, balaklawa, rękawice, buty są dopuszczone do użycia do 31.12.2025,
- skarpety są dopuszczone do użycia bezterminowo pod warunkiem, że przepisy FIA w tym zakresie nie ulegną zmianie.

Załącznik nr 7 Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego oraz pojazdów dla zawodników startujących w sezonie 2023 w APPST (wytyczne tylko na sezon przejściowy 2024)

1. Pojazdy

1.1. Dopuszczone pojazdy – zgodnie z punktem 4.1.1 Regulaminu RPPST dla których wymogi formalne są zgodne z punktem 4.2.,a wyposażenie bezpieczeństwa jest zgodne z Załącznikiem nr 6 do regulaminu RPPST 2024 z wyjątkami opisanymi poniżej.

1.1.2 Wymogi bezpieczeństwa pojazdu:

- w Grupach S1, S2, CLASSIC, jako minimum klatka bezpieczeństwa musi być zgodna z Art. 283.8 Załącznika J 2016
- w Grupie SSV zgodna punktem 18.1.1 Załącznika nr 3 Regulaminu RPPST. Do końca sezonu 2025 dopuszczone będą oryginalne / seryjne konstrukcje bezpieczeństwa.

Ponadto

- We wszystkich pojazdach Grupy SSV, otworze drzwiowym, zaleca się zamontowanie siatek ochronnych.
- Główny wyłącznik prądu – pojazd powinien być wyposażony w jeden zewnętrzny wyłącznik prądu.
- Fotele – homologowane FIA lub do końca sezonu 2025 dopuszczone będą oryginalne / seryjne fotele.

1.1.3.Zbiornik paliwa:

- oryginalny
- bezpieczny FIA

1.1.4. Systemy Gaśnicze:

- system gaśniczy zgodny z listą tech. FIA 16 lub 52 + jedna gaśnica ręczna o wadze min. 2 kg
- lub dwie gaśnice ręczne o wadze min. 2 kg

Gaśnica/e ręczne muszą być w zasięgu ręki załogi.

1.1.5. Pasy bezpieczeństwa:

- homologowane FIA lista tech. 24 lub 57
- zgodne z standardem 8853/8 min. 4 punktowe (lista tech. FIA 24)

1.1.6. Fotele homologowane przez FIA zgodne z standardem:

- 8855.1999 (lista tech. FIA 12) przez okres 5 lat od daty końca ważności
- 8862/2009 (lista tech. FIA 40)
- 8855-2021 (lista tech. FIA 91)

1.1.7. Pozostałe wyposażenie

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w:

- trójkąt odblaskowy;
- apteczkę;
- układ świateł awaryjnych.

Dwa noże do rozcinania pasów bezpieczeństwa muszą stale znajdować się w kabinie. Muszą być łatwo dostępne dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami. Noże do cięcia pasów nie mogą być zamocowane pomiędzy fotelem a nadwoziem

2. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodne z punktem 7 Załącznika nr 6 Regulaminu RPPST 2024 z obowiązującymi do końca sezonu 2025 wyjątkami określonymi poniżej:

- kaski ochronne dla załogi muszą jako minimum posiadać homologację ECE,
- system FHR jest zalecany,
- kombinezon – zgodny z listą techniczną FIA nr 27 lub 74. Dopuszczone jest używanie kombinezonów z wygasłą homologacja FIA Standard 1986 oraz innych trudnopalnych jednoczęściowych kombinezonów (np. kombinezon mechanika),
- bielizna (długa), balaklawa, skarpety – są stanowczo zalecane. Dopuszczone jest używanie w/w wyposażenia osobistego, wykonanego z włókien naturalnych, z utraconą normą ISO 6940 oraz nieposiadających homologacji,
- buty i rękawice – są stanowczo zalecane (norma 8856-2000 lub 8856-2018). Stosowanie rękawic nie dotyczy pilotów. Dopuszczone jest używanie w/w wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940. Dopuszcza się używanie nieposiadających homologacji butów skórzanych.

Załącznik nr 8 Zapowiedź zmian regulaminowych w kolejnych sezonach

Zmiany obowiązujące od 01.01.2025 roku będą opublikowane do dnia 30.06.2024 roku.

REGULAMIN
PUCHAR BAJA SSV ROOKIE
2024

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

1. Postanowienia ogólne 3
2. Kalendarz PBSSVR 3
3. Ogólne warunki organizacyjne 3
4. Pojazdy 6
5. Załogi 7
6. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu 7
7. Zgłoszenia, wpisowe 7
8. Zezwolenie / Ubezpieczenie / Odpowiedzialność 8
9. Protesty 9
10. Punktacja i klasyfikacja w rundach PBSSVR 9
11. Nagrody w rundach PBSSVR 9
12. Warunki klasyfikacji rocznej 10
13. Inne postanowienia 10
Załącznik nr 1 - Wyposażenie bezpieczeństwa pojazdu oraz uczestników ..... **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**
Załącznik nr 2 - Schemat montażu klatki bezpieczeństwa przykręcanej do głównej konstrukcji pojazdu SSV. 12
Załącznik nr 3 - Zapowiedź zmian regulaminowych w kolejnych sezonach 14

1. Postanowienia ogólne

1.1. Puchar Baja SSV Rookie (zwany dalej PBSSVR) jest własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM). PBSSVR jest cyklem Terenowych Imprez Sportowych o charakterze sportowym, turystycznym, nawigacyjnym i szkoleniowym przeznaczonych dla uczestników nieposiadających licencji sportu samochodowego i kandydatów na licencję sportu samochodowego. **Uczestnik może wystartować w cyklu tylko w jednym sezonie.**
1.2. Nadzór nad przebiegiem PBSSVR sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS PZM), która zastrzega sobie prawo do interpretacji niniejszego regulaminu BPSSVR i jest jedyną władzą upoważnioną do rozpatrywania i rozstrzygania wszelkich rozbieżności i wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu i interpretacji niniejszego regulaminu PBSSVR oraz innych przepisów, w oparciu o które rozgrywany jest PBSR oraz do podejmowania decyzji.
1.3 Imprezy zaliczane do PBSSVR (zwane dalej imprezą lub rundą) rozgrywane są w oparciu o aktualnie obowiązujące przepisy:
- Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (zwany dalej MKS) wraz z załącznikami,
- Regulamin Sportowy Rajdów Terenowych FIA (zwanym dalej Regulamin Sportowy FIA) wraz z załącznikami,
- niniejszy regulamin PBSSVR (zwany dalej Regulaminem) wraz z załącznikami i Komunikatami GKSS PZM,
- regulamin Rajdowego Pucharu Polski Samochodów Terenowych (RPPST),
- regulamin uzupełniający danej rundy PBSSVR,
- Regulaminu Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
- Ustawy „Prawo o Ruchu Drogowym”,
- innych aktualnie obowiązujących przepisów bezpośrednio związanych z organizacją i udziałem w rundach RPPST.

1.4. Niniejszy regulamin PBSSVR uzupełnia i miejscami precyzuje postanowienia zawarte w MKS i Regulaminie Sportowym FIA o wymagania PZM. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem zastosowanie ma MKS oraz Regulamin Sportowy FIA wraz z załącznikami.
1.5. Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, Regulaminie Sportowym FIA lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA, Światowej Radzie Sportu Samochodowego bądź Komisji Rajdów Terenowych FIA odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne plenipotencje: PZM – dla FIA oraz GKSS PZM – dla Światowej Rady Sportu Samochodowego FIA oraz Komisji Rajdów Terenowych FIA.
1.6. Jeżeli wystąpią różnice w interpretacji przepisów FIA to powstały spór rozstrzygać będzie obowiązujący tekst angielski.
1.7. Wszelkie odstępstwa od ustaleń niniejszego regulaminu rozpatrywane będą przez GKSS PZM, na wniosek organizatora imprezy.

2. Kalendarz PBSR

2.1. Niniejszy regulamin jest obowiązujący we wszystkich rajdach zaliczanych do PBSSVR, znajdujących się w poniższym kalendarzu

Runda 1	19 - 21 kwietnia 2024	Baja Drawsko 2024	Organizator: Fundacja Baja Poland
Runda 2	26 – 28 lipca 2024	43. Rajd Polskie Safari	Organizator: Automobilklub Polski
Runda 3	23 – 25 sierpnia 2024	Baja Poland 2024	Organizator: Fundacja Baja Poland
Runda 4	04 – 06 października 2024	Baja Carpathia	Organizator: Automobilklub Doliny Sanu
Runda 5	09 – 11 listopada 2024	Rajd Niepodległości	Organizator: Fundacja Baja Poland

3. Ogólne warunki organizacyjne

3.1. Regulamin uzupełniający
3.1.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego, musi być przesłana do GKSS PZM nie później niż 2 miesiące przed dniem badania kontrolnego przed imprezą (zwanego dalej BK1).
3.1.2. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM musi być umieszczony na stronie internetowej i i stronie internetowej organizatora nie później, niż 30 dni przed dniem BK1. Wraz z regulaminem uzupełniającym musi zostać opublikowana mapa stref ograniczonego dostępu. Harmonogram czasowy oraz plan parku serwisowego muszą być umieszczone na stronie internetowej imprezy i stronie internetowej organizatora nie później niż 7 dni przed dniem BK1.
3.2. Odbiór administracyjny (OA)
3.2.1. Komplet tablic identyfikacyjnych, identyfikatorów, opasek i dokumentów musi być wydany Uczestnikom podczas OA.

3.2.1. Czas i miejsce OA organizator określi w regulaminie uzupełniającym zawodów. Celem OA jest weryfikacja przez biuro zawodów dokumentów uprawniających Załogi, zgłoszonych do udziału w zawodach. Każde spóźnienie na OA względem czasu wyznaczonego przez organizatora podlega karze 100 PLN.

3.2.2. Obowiązkiem każdego Członka Załogi jest poddanie się badaniom lekarskim, jeżeli takie zarządzenie zostało wydane przez organizatora w regulaminie zawodów lub komunikacie. Dotyczy to także badań na zawartość alkoholu, środków odurzających i testów antydopingowych. Odmowa poddania się badaniom będzie skutkowała nie dopuszczeniem do zawodów oraz nałożenie kary dodatkowej według uznania GKSS.

3.2.3. Podczas OA organizator wyda Załodze następujący zestaw materiałów i naklejek:
- tablice identyfikacyjne, numery startowe oraz naklejki z reklamą obowiązkową i dodatkową (o ile dotyczy),
- identyfikatory lub opaski dla Załogi oraz Członków Zespołu,
- stosowne przepustki wjazdowe,
- inne przewidziane w Regulaminie Uzupełniającym dokumenty i materiały

3.3. Badania kontrolne

3.3.1. Przyjmuje się, że obecność członków załogi w czasie BK1 jest konieczne w celu kontroli prawidłowego ustawienia foteli i pasów bezpieczeństwa. W czasie BK1 i BK2, wszystkie osoby znajdujące się w strefie BK muszą uwidocznić identyfikator imprezy, upoważniający do przebywania w tej strefie.

3.3.2. Kamery i ich mocowania używane podczas imprezy muszą być przedstawione do akceptacji podczas BK1.

3.4. Kolejność startowa / listy startowe

3.4.1. Uczestnicy PBSSVR wystartują 15 minut po ostatnim zawodniku startującym w RPPST. Start odbywa się w odstępach 1-minutowych.

3.5. Briefing / Odprawa z Uczestnikami

3.5.1. Przynajmniej jeden członek załogi biorącej udział w rundzie musi być obecny na odprawie z uczestnikami (briefingu), którego data i miejsce wskazane będą w regulaminie uzupełniającym. Nieobecność żadnego z członków załogi na odprawie z uczestnikami (briefingu) skutkować będzie karą finansową w wysokości 100,- PLN.
W wyjątkowych okolicznościach dopuszcza się przeprowadzenie briefingu w formie video bądź wydania instrukcji w formie dokumentu udostępnionego na stronie internetowej zawodów.

3.6. Odcinki specjalne/drogowe

3.6.1. W PBSSVR łączna zaplanowana suma długości odcinków specjalnych (zwanych dalej OS) musi wynosić pomiędzy 100 km a 150 km

3.6.2. Jeżeli organizator przewiduje rozegranie Prologu to jest on traktowany jako sekcja 1 etapu 1.

3.6.3. Dla wszystkich uczestników PBSSVR ustanawia się maksymalną prędkość na trasie OS, która wynosi **125 km/h.** Za nieprzestrzeganie powyższego limitu prędkości w czasie trwania imprezy nakładane będą następujące kary:

a) przekroczenie prędkości pomiędzy 1 a 5 km/h – 10 s x liczba odczytów z systemu GPS,
b) przekroczenie prędkości pomiędzy 6 a 15 km/h – 1 min x liczba odczytów z systemu GPS,
c) przekroczenie prędkości pomiędzy 16 a 40 km/h – 1 min x liczba odczytów z systemu GPS,
c) przekroczenie prędkości powyżej 40 km/h – do decyzji ZSS.

3.6.4. Jeżeli OS-y podczas danej rundy, rozgrywane są w przeciwnych kierunkach, to musi powstać taki układ trasy, aby przeciwne przejazdy tego samego odcinka nie odbywały się w czasie tego samego etapu.

3.6.5. Wszyscy członkowie załóg uczestniczący w imprezie zobowiązani są do przestrzegania przepisów ruchu drogowego (z wyjątkiem przejazdów sportowych po zamkniętych dla ruchu publicznego trasach OS). Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie trwania imprezy nakładane będą kary zgodnie z art. 27.2 Regulaminu Sportowego FIA. Ustala się następujące kary za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego:

a) Pierwsze wykroczenie:
Przekroczenie prędkości: kara porządkowa 50 PLN za każdy 1 km/h ponad określony limit – kara nadawana przez Dyrektora Zawodów;
Inne wykroczenia: kara do decyzji ZSS.
b) Drugie wykroczenie:
Przekroczenie prędkości: kara porządkowa 100 PLN za każdy 1 km/h ponad określony limit – kara nadawana przez Dyrektora Zawodów;
Inne wykroczenia: kara do decyzji ZSS.
c) Trzecie wykroczenie:
Kara czasowa 5 minut – kara nadawana przez Dyrektora Zawodów;
d) Czwarte wykroczenie
Dyskwalifikacja – kara nadawana przez ZSS.

3.6.6. Każdy pojazd na trasie OS musi poruszać się z włączonymi światłami mijania i musi mieć zamknięte szyby lub zamontowaną homologowaną siatkę bezpieczeństwa (zaleca się homologowaną przez FIA siatkę bezpieczeństwa).

3.6.7. Po ogłoszeniu trasy imprezy, zabroniona jest obecność na trasie któregokolwiek z OS w jakiekolwiek formie, członka załogi i członka ich zespołu, który zgłosił się do imprezy lub mającego zamiar zgłosić się do imprezy.

Organizator wraz z regulaminem uzupełniającym opublikuje mapę stref ograniczonego dostępu, w których przebywanie ww. osób do momentu rozpoczęcia rozgrywania danego OS jest zabronione. Uczestnik/członek załogi i członek ich zespołu, który ze szczególnych względów (np. miejsce zamieszkania, obowiązki zawodowe, itp.) zobowiązany jest do przebywania w strefie ograniczonego dostępu po jej ogłoszeniu, musi o powyższym fakcie odpowiednio wcześniej poinformować organizatora, wraz z wyjaśnieniem przyczyn i uzyskać od dyrektora imprezy stosowne zezwolenie.
Każdy członek załogi / członek ich zespołu, którego obecność zostanie stwierdzona w strefie ograniczonego dostępu i który dokonywać będzie zapoznania z trasą OS po ogłoszeniu trasy rundy (niezależnie od formy i sposobu tego zapoznania), zostanie zasygnalizowany do zespołu sędziów sportowych (zwanego dalej ZSS), który po poprzedzonym przez dyrektora imprezy dochodzeniem i udokumentowaniem, podejmie decyzję o nałożeniu na ww. uczestnika/członka załogi stosownej kary, do nie dopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji włącznie. W przypadku niedopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji uczestnika/członka załogi z ww. powodu wpisowe nie jest zwracane. Ponadto każdorazowe naruszenie ww. przepisu zostanie przez ZSS przekazane do GKSS PZM, która może zdecydować o nałożeniu za powyższe przewinienie kary finansowej do wysokości 30 000,- PLN oraz kary dodatkowej zgodnie z MKS.

3.7. Serwisowanie / tankowanie
3.7.1. Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem płachty z materiału płynoszczelnego lub foli o minimalnej grubości 0,5 mm o rozmiarach na tyle większych od wymiarów samochodu, aby podłoże było skutecznie zabezpieczone przed zanieczyszczeniami płynnymi i stałymi. Za niestosowanie się do powyższego, dyrektor imprezy będzie mógł nałożyć na winnego uczestnika/członka załogi karę finansową w wysokości do 100% wymaganego wskazanego w regulaminie uzupełniającym wpisowego, za każdy stwierdzony przypadek lub inną karę/grzywnę wskazaną w regulaminie uzupełniającym. zawodnicy/członkowie załogi, członkowie ich personelu oraz ich osoby towarzyszące, zobowiązane są do dbania o porządek na przyznanej im powierzchni w parku serwisowym oraz zabrania lub usunięcia w wyznaczone miejsce, zgromadzonych odpadów - najpóźniej do chwili opuszczenia parku serwisowego. Ograniczenie prędkości pojazdów poruszających się wewnątrz parków serwisowych, przegrupowań i parków zamkniętych wynosi maksymalnie 30 km/h i dotyczy wszystkich pojazdów (wyczynowych, serwisowych, organizatora, osób oficjalnych, sędziów, itd.), z wyjątkiem pojazdów służb porządkowych i ratowniczych uczestniczących w interwencji. Może ona być niższa w związku z panującymi warunkami np. wąskie przejazdy czy duża ilość kibiców. Obowiązująca podczas imprezy dozwolona prędkość maksymalna w parku serwisowym oraz kary za jej przekroczenie, muszą być określone w regulaminie uzupełniającym zawodów. Organizator może ustanowić strefy ograniczenia prędkości w parku serwisowym i/lub przegrupowaniu i/lub parku zamkniętym. Ograniczenia prędkości oraz kierunki ruchu muszą być umieszczone w widocznych miejscach oraz wystarczającej liczbie i oznaczone przy pomocy wzorów znaków używanych w oznakowaniu pionowym dróg.
3.7.2. Organizacja stref tankowania odbywa się zgodnie z art. 54 i 55 Regulaminu Sportowego FIA. Ponadto organizator zobowiązany jest dostarczyć płachty z materiału nieprzepuszczającego cieczy ropopochodnych lub folię o minimalnej grubości 0,5 mm zabezpieczającą podłoże w miejscu stanowisk tankowania pojazdów oraz adekwatne zabezpieczenie przeciwpożarowe. Sposób wytyczenia i zabezpieczenia strefy tankowania musi uniemożliwić osobom nieupoważnionym, a w szczególności widzom, dostęp w pobliże tankowanych pojazdów. W trakcie serwisowania zabronione jest tankowanie pojazdów w jakiejkolwiek formie.

3.8. Kontynuowanie udziału w rundzie
3.8.1. W przypadku nieukończenia któregoś z OS przez załogę, z powodu awarii lub z powodu przekroczenia limitu czasu dla OS lub z powodu wypadku, powrót na trasę odbywa się zgodnie wariatem V2 Regulaminu Sportowego FIA art. 34.
3.8.2. W przypadku, kiedy którykolwiek z członków załogi doznał uległ wypadkowi lub doznał urazów w związku z udziałem w imprezie i konieczna była interwencja medyczna lub został hospitalizowany w trakcie trwania imprezy, to kontynuowanie przez niego udziału w imprezie jest możliwe wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody od naczelnego lekarza zawodów, po przeprowadzeniu wymaganych przez lekarza badań. Badanie to musi mieć miejsce najpóźniej na koniec Etapu, podczas którego miał miejsce wypadek.

3.10. System monitorowania pojazdów PZM-GPS
3.10.1. Podczas rund PBSSVR obowiązkowo stosowany będzie system monitorowania pojazdów PZM-GPS, który jest także oficjalnym pomiarem prędkości stosowanym przez PZM. System ten będzie rejestrował trasę, którą pokonał dany pojazd oraz prędkość z jaką się poruszał podczas trwania imprezy. Dane przekazywane przez system mogą być użyte do weryfikacji przekroczeń dozwolonych maksymalnych prędkości na trasie OS, przestrzegania przez załogę oficjalnej trasy imprezy oraz przestrzegania przepisów ruchu drogowego na dojazdowych odcinkach drogowych, przegrupowaniach, parkach serwisowych i parkach zamkniętych.
3.10.2. System PZM-GPS zawiera funkcjonalność „Alarm Pojazd do Pojazdu", której stosowanie jest obowiązkowe w PBSSVR.
3.10.3. Urządzenia systemu bezpieczeństwa PZM-GPS będą dostarczane i montowane przez personel organizatora, podczas BK1. Zawodnicy posiadający licencję wydaną przez PZM mają obowiązek przedstawić na BK1 pojazd z zamontowaną uprzednio anteną, konsolą sygnalizacyjną i przewodami, otrzymanymi od zespołu serwisowego PZM-

GPS podczas pierwszego BK1 zgłoszonego pojazdu. Uczestnik, który podczas BK1 przedstawi niesprawną i/lub uszkodzoną antenę i/lub przewody i/lub konsolę sygnalizacyjną, zobowiązany jest do usunięcia uszkodzenia i/lub awarii przed końcem BK1 lub zakupu nowego elementu od zespołu serwisowego PZM-GPS.

3.10.4. Podczas trwania imprezy każdy uczestnik/członek załogi jest materialnie odpowiedzialny za urządzenie PZM-GPS dostarczone i zamontowane w jego samochodzie przez zespół serwisowy PZM-GPS. Za sprawność elementów systemu PZM-GPS nabytych przez uczestnika i będących jego własnością, odpowiada uczestnik. W trakcie trwania imprezy w przypadku uszkodzenia z winy lub zaniedbania uczestnika/członka załogi i/lub członka ich personelu urządzenia PZM-GPS wydanego uczestnikowi/załodze podczas BK1, jest on zobowiązany do wyrównania szkody przed ostatnim posiedzeniem ZSS. Niedopełnienie powyższego będzie skutkowało karą nałożoną przez ZSS i/lub dalej także GKSS PZM.

3.10.5. Wpisowe za udział w rundzie zawiera opłaty związane z korzystaniem przez za-wodnika z obowiązkowego urządzenia systemu śledzenia pojazdów i systemu „Alarm Po-jazd do Pojazdu" PZM-GPS.

3.10.6. Organizator imprezy może pobierać od uczestników kaucję zwrotną za wypożyczone urządzenie systemu PZM-GPS wraz z wymaganym dodatkowym osprzętem. W przypadku niezwrócenia lub uszkodzenia urządzenia z winny lub zaniedbania uczestnika/członków załogi i/lub ich personelu, kaucja nie zostanie zwrócona a uczestnik zostanie dodatkowo obciążony kosztami naprawy/odtworzenia uszkodzonego/zniszczonego urządzenia i jego osprzętu. Wysokość kaucji za korzystanie z systemu musi być wskazana w regulaminie uzupełniającym.

3.11. Numer Alarmowy

3.11.1. Dla wszystkich organizatorów obowiązuje jeden numer telefonu alarmowego SOS (+48 601 100 777), udostępniany tylko uczestnikom/załogom i służbom organizatora, pod który należy składać informacje o ważnych zdarzeniach mających miejsce na trasie imprezy.

4. Pojazdy

4.1. Dopuszczone pojazdy – podział na grupy

4.1.1. Do imprezy dopuszczone będą niżej wymienione pojazdy:

Grupa / Klasa		Definicja	Charakterystyka
SSV	POLARIS	Lekkie pojazdy terenowe	pojazdy odpowiadające postanowieniom załącznika nr 1 do niniejszego regulaminu;
	CAN AM		
	INNE		

4.2. Wymogi formalne

4.2.1. Wszystkie samochody zgłoszone do imprezy muszą posiadać aktualne dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 283 Zał. J. Ważne badanie techniczne uznaje się za dowód, że samochód spełnia wszystkie wymogi Ustawy „Prawo o ruchu drogowym" w tym przepisy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska i jest dopuszczony do ruchu drogowego na terytorium RP.

4.2.2. We wszystkich pojazdach dopuszczalny poziom hałasu nie może przekroczyć 98 dB(A), mierzony pomiędzy 2500 i 3500 obr/min, zgodnie z procedurą FIA.

4.2.3. Tablice rejestracyjne muszą mieć oryginalne wymiary i muszą być zamontowane z przodu i z tyłu pojazdu w widocznym miejscu.

4.3. Wyposażenie bezpieczeństwa pojazdu

Wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z załącznikiem 1 niniejszego regulaminu.

4.3.2. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa pojazdów odbywać się będzie podczas BK1 oraz w każdym momencie trwania imprezy. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z wymaganiami skutkować będzie nałożeniem przez ZSS kary do dyskwalifikacji załogi włącznie.

4.4. Paliwo

4.4.1. Każdy uczestnik jest odpowiedzialny za obliczenie ilości paliwa dla swojego pojazdu. W żadnym przypadku uczestnik/członek załogi nie może wysuwać roszczeń przeciwko organizatorowi rundy, jeśli jego pojazd nie pokona minimalnej wskazanej w regulaminie uzupełniającym odległości pomiędzy kolejnymi punktami tankowania, niezależnie od charakteru trasy odcinków drogowych jak i OS.

4.4.2. Paliwo musi być zgodne z art. 282-9 Zał. J.

4.5. Zapis trasy

Załogi pojazdów uczestniczących w PBSSVR, nie później niż do końca terminu zgłoszeń, mogą na własny koszt zamówić u organizatora dodatkowy egzemplarz książki drogowej, lub wnioskować do organizatora o ślad trasy w formacie gpx (kompatybilna forma z urządzeniem GARMIN).

4.6. Każdy pojazd, który będzie niezgodny z przepisami lub jego konstrukcja zostanie uznana za niebezpieczną, na wniosek delegata technicznego PZM, zgodnie z decyzją ZSS nie zostanie dopuszczony do startu lub do

kontynuowania udziału w imprezie.

5. Załogi

5.1. Dopuszczeni zawodnicy
Do udziału w PBSSVR jako uczestnicy będą dopuszczone osoby **nie posiadające nigdy żadnej licencji sportu samochodowego wydanej przez PZM oraz ASN-y zrzeszone w FIA.**
5.2. Uprawnienia
Do prowadzenia pojazdu uprawnieni są tylko członkowie załogi posiadający odpowiednie uprawnienie do prowadzenia pojazdu (ważne, przez cały czas trwania imprezy, prawa jazdy odpowiedniej kategorii).

5.3. Wyposażenie bezpieczeństwa
5.3.1. Podczas poruszania się samochodu po trasie OS każdy członek załogi pod rygorem dyskwalifikacji z imprezy musi mieć na głowie prawidłowo zapięty, kask ochronny i musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa oraz musi być ubrany w wymagany strój i buty. Fotele i ich montaż, muszą być zgodne z wymogami niniejszego regulaminu.
5.3.2. Szczegóły dotyczące obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa wymienione są załączniku nr 1 do niniejszego regulaminu. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załóg odbywać się będzie podczas BK1 oraz w każdym momencie trwania imprezy. Brak kompletnego wymaganego wyposażenia bezpieczeństwa, skutkować będzie nałożeniem przez ZSS kary do niedopuszczenia do startu lub dyskwalifikacji załogi z rundy włącznie.

6. Osoby oficjalne - obsady personalne władz imprezy

6.1. Zespół Sędziów Sportowych
Władzę imprezy w rundach PBSSVR stanowi ZSS, składający się z 3 osób (Przewodniczącego i dwóch sędziów) wyznaczonych i zatwierdzonych przez GKSS PZM.
6.2. Delegat Techniczny PZM
Na każdą rundę GKSS PZM powoła Delegata Technicznego PZM wraz z zastępcą, którego zadaniem będzie kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów i kontrolerów technicznych. W sprawach technicznych oraz bezpieczeństwa samochodów wyczynowych jego zdanie jest wiążące. Za organizację badania kontrolnego odpowiedzialny jest organizator imprezy, który w porozumieniu i za zgodą Delegata Technicznego PZM, wyznacza Kierownika BK.
6.3. Kierownik Centrum Kierowania Imprezą
Na każdą rundę GKSS PZM powoła Kierownika Centrum Kierowania Imprezą (zwanego dalej CKR) wraz z jego zespołem.

7. Zgłoszenia, wpisowe

7.1. Formularz zgłoszenia / wnioski
7.1.1. Zgłoszenie, które zostało przyjęte, jest zawarciem umowy cywilnoprawnej uczestnika z organizatorem. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia spoczywa na uczestniku.
7.1.2. Uczestnik wypełnia wyłącznie elektroniczny formularz zgłoszenia dostępny poprzez stronę zawodów. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.
7.1.3. W trakcie wypełniania zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są następujące dokumenty:
- karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego,
- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym (opcjonalnie),
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym (opcjonalnie),
- karta OA i BK1.

7.1.4. Dokumentem organizatora, który uczestnik ma obowiązek dostarczyć podczas OA jest oryginał zgłoszenia z podpisami, obu członków załogi. Dodatkowo podczas OA, uczestnik musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów, tj. m.in.:
- prawa jazdy obu członków załogi,
- dowód rejestracyjny pojazdu,
- polisę ubezpieczeniową pojazdu.

7.1.5. Każdy uczestnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym oraz innych opłat, zgodnych z niniejszym regulaminem ramowym oraz regulaminem uzupełniającym imprezy, musi zgodnie z zapisami „Ustawy o VAT", podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który będzie wystawiona faktura. W przypadku braku w/w informacji wystawienie FV w późniejszym terminie nie będzie możliwe. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, uczestnik otrzyma fakturę VAT podczas OA.
7.1.6. Każdy uczestnik, który nadeśle zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w imprezie, zobowiązany jest przesłać do organizatora, przed rozpoczęciem OA, pismo o rezygnacji z udziału w imprezie z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS o nałożenie kary na uczestnika.

7.2. Wymagane dokumenty
7.2.2. Każdy z członków załogi ma obowiązek okazać organizatorowi zawodów następujące ważne i aktualne dokumenty:
- prawa jazdy (dokumenty potwierdzające ważne odpowiednie uprawnienia do kierowania pojazdem) wszystkich członków załogi;
- dowód rejestracyjny pojazdu (dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu drogowego) zgłoszonego do rundy;
- ważny dowód wymaganej aktualnej polisy ubezpieczenia OC pojazdu zgłoszonego do rundy;
- potwierdzenie własności pojazdu zgłoszonego do rundy lub zgoda właściciela do jego udziału w imprezie.
W przypadku, gdy każdy z członków załogi nie okaże ww. dokumentów organizatorowi imprezy lub nie będzie w stanie udowodnić ich autentyczności i/lub ważności, zostanie nie dopuszczony do startu w imprezie.

7.3. Przyjmowanie zgłoszeń
7.3.1. **Terminy przyjmowania zgłoszeń**
W każdym imprezie w sezonie 2024 wprowadza się dwa terminy przyjmowania zgłoszeń:
- termin 1 – biegnie od dnia rozpoczęcia terminu zgłoszeń i kończy się wraz z rozpoczęciem 2 terminu;
- termin 2 – biegnie przez ostatnie 3 dni terminu zgłoszeń.
7.3.2. W przypadku zawodów dwu etapowych, zgłoszenia na jeden etap imprezy nie będą przyjmowane.
7.3.3. Organizator ma prawo odmówić przyjęcia nieprawidłowo wypełnionego i niekompletnego zgłoszenia.
7.3.4. Zgłoszenie jest ważne tylko w przypadku opłacenia na rzecz organizatora pełnej kwoty wymaganego przez niego wpisowego.
7.4. Rezygnacja z udziału w rundzie
Każda załoga, która nadeśle zgłoszenie a nie będzie mogła wziąć udziału w imprezie, obowiązana jest przesłać do organizatora, przed rozpoczęciem OA pismo o rezygnacji z udziału w imprezie z podaniem przyczyn.
7.5. Wpisowe za udział w rundzie
7.5.1. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego za pojedynczą załogę na każdą imprezę w sezonie 2023 w 1 terminie zgłoszeń wynosi:

SSV	2000,- PLN

7.5.2. Wpisowe w terminie 2 jest wyższe o 500 PLN w stosunku do kwoty zawartej w tabeli w art. 7.5.1. niniejszego regulaminu. Data realizacji płatności (nie złożenia!) na potwierdzeniu przelewu, decyduje o dniu jej wykonania.
7.5.3. Załogi mogą zdecydować się na wykupienie dla danej załogi dodatkowej powierzchni w parku serwisowym. W przypadku złożenia i opłacenia zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym, koszt jednego m^2 dodatkowej powierzchni w parku serwisowym wynosi odpowiednio:
- 10,- PLN w 1 terminie zgłoszeń;
- 25,- PLN w 2 terminie zgłoszeń.

7.5.4. W ramach wpisowego załoga otrzymuje:
- minimum 50 m^2 powierzchni w parku serwisowym i jedną tablicę „Serwis" (upoważnia do wjazdu do parku serwisowego) dla pojazdów zgłoszonych we wszystkich Grupach;
- zestaw tablic identyfikacyjnych;
- książkę/i drogową/e obejmującą/e całą trasę imprezy;
- identyfikatory i/lub opaski członka załogi/zespołu (jeżeli są wymagane);

oraz opcjonalnie w miarę możliwości:
- regulamin uzupełniający;
- oficjalny program i mapę imprezy;
- przewodnik po imprezie, etc.

Organizator może przygotować dodatkowe, odpłatne pakiety dokumentów, tablic identyfikacyjnych dla pojazdów serwisowych i towarzyszących oraz identyfikatorów członka zespołu. Zawartość dodatkowego pakietu/-ów i jego/ich cena/-y muszą być podane w regulaminie uzupełniającym.
Tablice „Serwis", muszą mieć rozmiar 25cm x 25cm, żółte tło oraz zawierać numer startowy do którego są przypisane.
7.5.5. W ramach wpisowego załogi mogą umieszczać w parku serwisowym reklamy sponsorów na swoich samochodach serwisowych, namiotach, parasolach oraz własnych płotkach okalających wykupioną przez nich lub przyznaną im powierzchnię w parku serwisowym. Inne formy reklamy oraz prowadzenie działalności handlowej lub usługowej wymaga uzyskania zgody organizatora imprezy.

8. Zezwolenie / Ubezpieczenie / Odpowiedzialność

8.1 Organizator musi posiadać pisemną zgodę właściciela terenu na przeprowadzenie rundy, na którym ma się ona odbyć.
8.2. Wpisowe zawiera jedynie składkę ubezpieczeniową zawierającą ochronę w zakresie następstw nieszczęśliwych wypadków NNW członków załogi zgłoszonych do imprezy.
8.3. Załoga musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie (posiadanie) umowy ubezpieczenia w zakresie ochrony

od Odpowiedzialności Cywilnej (OC) właściciela zgłoszonego pojazdu, zarejestrowanego w kraju lub za granicą, zawartej i ważnej (przez cały czas udziału w rundzie) zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Zaleca się załogom posiadanie ubezpieczenia zgłoszonego pojazdu w zakresie ubezpieczenia Autocasco (AC) z rozszerzeniem o ryzyko udziału w imprezach sportowych. Załoga w przypadku, kiedy nie jest właścicielem lub jest jednym z właścicieli pojazdu zgłoszonego do rundy, musi przedstawić pisemną zgodę na udział ww. pojazdu od właściciela lub pozostałych współwłaścicieli ww. pojazdu.

8.4. Organizator każdej imprezy zobowiązany jest wykupić polisę ubezpieczeniową w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC) dla imprezy oraz polisę ubezpieczeniową w zakresie ochrony od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW) obejmującą osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania imprezy. W regulaminie uzupełniającym rundy muszą być podane informacje dotyczące zakresu i wysokości sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC i NNW.

8.5. Każdy członek załogi bierze udział w imprezie na własną odpowiedzialność. Przez fakt podpisania zgłoszenia członkowie załogi zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia wszelkich odszkodowań za jakiekolwiek straty i/lub szkody i/lub krzywdy, mogące być wynikiem wypadków, które mogą się zdarzyć podczas imprezy im, członkom ich personelu oraz ich osobom towarzyszącym. Zrzeczenie to dotyczy PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych zgłoszonych uczestników i członków załóg.

8.6. Organizator imprezy nie ponosi odpowiedzialności za personel załogi oraz osoby towarzyszące załogi i spowodowane przez nich szkody i/lub straty i/lub krzywdy.

8.7. W imprezach PBSSVR nie ma zastosowania art. 15 Regulaminu Sportowego FIA.

9. Protesty

9.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS oraz Regulaminu Sportowego FIA.

9.2. Wszystkie protesty muszą być składane na piśmie wraz z kaucją w wysokości 100 % wymaganego zgodnie z regulaminem uzupełniającym wpisowego, która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany.

9.3. Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części lub zespołów samochodu oraz zgodności stosowanego paliwa, składający protest musi wnieść depozyt, którego wysokość będzie określona w regulaminie uzupełniającym lub zostanie określona przez ZSS na wniosek Delegata Technicznego PZM.

9.4. Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty poniesione w związku z jego rozpatrzeniem przewyższą wartość wpłaconego depozytu, różnica zostanie dopłacona przez protestującego. Natomiast gdy wartość wpłaconego depozytu przewyższy koszty związane z rozpatrzeniem protestu różnica zostanie zwrócona protestującemu.

9.5. W przypadku uznania protestu wszystkie koszty z nim związane zostaną przeniesione na załogę, przeciwko któremu został on złożony.

9.6. Każde odstępstwo od przepisów technicznych stwierdzone w samochodzie załogi, zostanie przekazane do ZSS, który zdecyduje o nałożeniu kary.

9.7. ZSS jest ostatnią instancją rozpatrującą wszelkie spory i protesty powstałe podczas imprezy. GKSS nie będzie rozpatrywać żadnych odwołań od decyzji ZSS.

10. Punktacja i klasyfikacja w rundach PBSSVR

10.1. We wszystkich rundach PBSSVR klasyfikacja w GRUPIE SSV.

10.2. Prowadzona będzie klasyfikacja końcowa rundy

10.3. Przyznawanie punktów

Podczas każdej imprezy określona liczba punktów będzie przyznawana załogom w zależności od klasyfikacji w danej grupy, prowadzonych podczas tej rundy. Załogi podczas rundy klasyfikowane są w całości, tj. kierowca i pilot razem.

Warunkiem klasyfikacji w rajdzie (otrzymania punktów) jest wystartowanie do rajdu (przejechanie przez pierwszy PKC w rajdzie) oraz ukończenie w limicie czasu co najmniej 50% Odcinków Specjalnych według zasady:

2 Odcinki Specjalne – minimum 1 Odcinek Specjalny ukończony w limicie czasu
3 Odcinki Specjalne – minimum 2 Odcinki Specjalne ukończony w limicie czasu
4 Odcinki Specjalne – minimum 2 Odcinki Specjalne ukończony w limicie czasu
5 Odcinków Specjalnych – minimum 3 Odcinki Specjalne ukończony w limicie czasu, itd.

Załoga, która otrzymała karę na ostatnim Odcinku Specjalnym, musi wprowadzić swój pojazd do końcowego parku zamkniętego co najmniej na godzinę przed planowaną publikacją Klasyfikacji Prowizorycznej.

10.4. Skala punktacji

10.4.1. We wszystkich wymienionych powyżej klasyfikacjach końcowych, stosowana będzie następująca punktacja:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Punkty	30	25	20	17	15	13	11	9	8	7	6	5	4	3	2

10.5. Jeżeli w którejkolwiek z rund nie zostanie ogłoszona klasyfikacja w którejkolwiek klasyfikacji, rundę taką traktuje się jako nierozegraną dla danej klasyfikacji.

10.6. Jeżeli impreza zaliczana do PBSSVR nie może odbyć się w całości z jakichkolwiek powodów, przyznanie punktów będzie miało miejsce według oficjalnej klasyfikacji końcowej imprezy zgodnie z art. 3.1.5 Regulaminu Sportowego.,

Reguła ta ma zastosowanie jedynie do punktacji końcowej rundy. (punkty bonusowe przyznawane będą w całości)

10.7. Po uzyskaniu zgody od GKSS PZM, organizator danej rundy może wprowadzić inną, dodatkową klasyfikację, która prowadzona będzie tylko w konkretnej rundzie. Warunki tej klasyfikacji muszą być opisane w regulaminie uzupełniającym lub określone komunikatem najpóźniej przed rozpoczęciem danej rundy.

11. Nagrody w rundach PBSSVR

11.1 Organizator imprezy zobowiązany jest zapewnić w klasyfikacjach końcowych rundy (nie poszczególnych etapów) następujące nagrody:

Klasyfikacja	Nagrody za miejsca	Przyznane puchary
Klasyfikacja w klasach	I, II, III	po 2 puchary

11.2. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne nagrody, których lista musi być wywieszona na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed rozpoczęciem rundy.

11.3. Nagrodzeni członkowie załóg zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście podczas uroczystości rozdania nagród (zgodnie z programem imprezy). Obowiązkiem każdego członka załogi jest zadbanie o godną oprawę zakończenia imprezy poprzez właściwe zachowanie jego, członków jego personelu oraz jego osób towarzyszących.

11.4. Nagrody nie odebrane podczas ceremonii rozdania nagród przechodzą na własność organizatora.

12. Warunki klasyfikacji rocznej

W PBSSVR nie będzie prowadzona klasyfikacja roczna.

13. Inne postanowienia

13.1. Każdy członek załogi/sędzia/organizator zobowiązany jest:
- stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS;
- przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji w sporcie samochodowym;
- przeciwdziałać zjawiskom korupcji w sporcie samochodowym oraz stosować zasady opisane w zał. M do MKS;
- postępować zgodnie z kodeksem dobrego postępowania opisanym w zał. B do MKS.

13.2. Obowiązkiem organizatora rundy jest zapewnienie biura prasowego z odpowiednią ilością kompetentnych osób, które będą do dyspozycji przedstawicieli mediów. Biuro musi posiadać odpowiednią infrastrukturę i wyposażenie techniczne w zakresie środków komunikacji i przetwarzania materiałów prasowych. Lokalizacja oraz godziny pracy biura prasowego muszą być podane w regulaminie uzupełniającym rundy i przewodniku.

13.3. Obowiązkiem organizatora rundy jest zapewnienie biura zawodów z odpowiednią ilością kompetentnych osób, które będą do dyspozycji uczestników. Kierownik biura zawodów musi posiadać licencję sędziego sportu samochodowego. Biuro musi być dostosowane standardami do rangi zawodów, posiadać odpowiednią infrastrukturę i wyposażenie techniczne w zakresie związanym z administracyjną obsługą rundy. Lokalizacja oraz godziny pracy biura prasowego muszą być podane w regulaminie uzupełniającym rundy i przewodniku.

13.4. Obowiązkiem organizatora imprezy jest zapewnienie odpowiedniego miejsca i pomieszczenia dla zorganizowania BK1 i BK2. Miejsce BK1 i BK2 powinno być chronione przed dostępem osób trzecich, nie związanych bezpośrednio z aktualnie kontrolowanym pojazdem. Pomieszczenie do przeprowadzenia BK1 i BK2 musi zapewniać niezależność od warunków atmosferycznych (słońce, deszcz, wiatr), odpowiednie oświetlenie oraz optymalną ilość stanowisk do przeprowadzania czynności kontrolnych, w tym możliwość przeprowadzenia plombowania zespołów mechanicznych w komorze silnika jak i od spodu pojazdu (kanał lub podnośnik). W tym celu powinny być zaadaptowane odpowiednio wyposażone hale przemysłowe i sportowe, warsztaty samochodowe, Stacje Kontroli Pojazdów lub odpowiedniej wielkości i konstrukcji namioty. Ilość stanowisk i sędziów technicznych powinna być ustalana z Delegatem Technicznym PZM, na bieżąco w oparciu o aktualizującą się listę zgłoszeń.

13.5. Organizator rundy zobowiązany jest zadbać o odpowiednią oprawę, godną zawodom o randze Pucharu Polski i maksymalne rozpropagowanie imprezy w swoim regionie oraz całym kraju, poprzez min. zorganizowanie ceremonii startu honorowego i ceremonii rozdania nagród w popularnych / rozpoznawalnymi i licznie odwiedzanych lokalizacjach i np. połączenie ich z innymi wydarzeniami sportowymi / kulturalnymi / społecznymi.

13.6. Organizator powinien wydać i szeroko kolportować program imprezy – informator dla widzów, w którym będą także zawarte zalecenia dotyczące właściwego zachowania się i zasady bezpiecznego oglądania imprezy. Zaleca się wyznaczenie stref dla widzów w najbardziej atrakcyjnych miejscach na trasie imprezy oraz zapewnienie infrastruktury w takich miejscach (mała gastronomia, sanitariaty, punkty sprzedaży programów, pamiątek, nagłośnienie, itp.).

13.7. Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wznoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 15.02.2024.

Załącznik nr 1 Wyposażenie bezpieczeństwa pojazdu oraz uczestników

1. Pojazdy

1.1. Dopuszczone pojazdy – seryjne pojazdy SSV (Polaris, CanAm, i inni producenci pojazdów SSV)

1.1.2 Wymogi bezpieczeństwa pojazdu:

— Klatka bezpieczeństwa zgodna punktem 18.1. Załącznika nr 3 Regulaminu RPPST. **Do końca sezonu 2025 dopuszczone będą oryginalne / seryjne konstrukcje bezpieczeństwa.**

Ponadto

- We wszystkich pojazdach Grupy SSV, otworze drzwiowym, zaleca się zamontowanie siatek ochronnych.
- Główny wyłącznik prądu – pojazd powinien być wyposażony w jeden zewnętrzny wyłącznik prądu.
- Fotele – homologowane FIA - do końca sezonu 2025 dopuszczone będą oryginalne / seryjne fotele.

1.1.3.Zbiornik paliwa:

— oryginalny
— bezpieczny FIA

1.1.4. Systemy Gaśnicze:

— minimum dwie gaśnice ręczne o wadze min. 1 kg lub jedna o masie 2 kg

Gaśnica/e ręczne muszą być w zasięgu ręki załogi.

1.1.5. Pasy bezpieczeństwa:

— homologowane FIA lista tech. 24 lub 57
— zgodne z standardem 8853/8 min. 4 punktowe (lista tech. FIA 24)

1.1.6. Fotele:

— seryjne / oryginalne

lub homologowane przez FIA, zgodne ze standardem:

— 8855.1999 (lista tech. FIA 12) przez okres 5 lat od daty końca ważności
— 8862/2009 (lista tech. FIA 40)
— 8855-2021 (lista tech. FIA 91)

1.1.7. Pozostałe wyposażenie

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w:

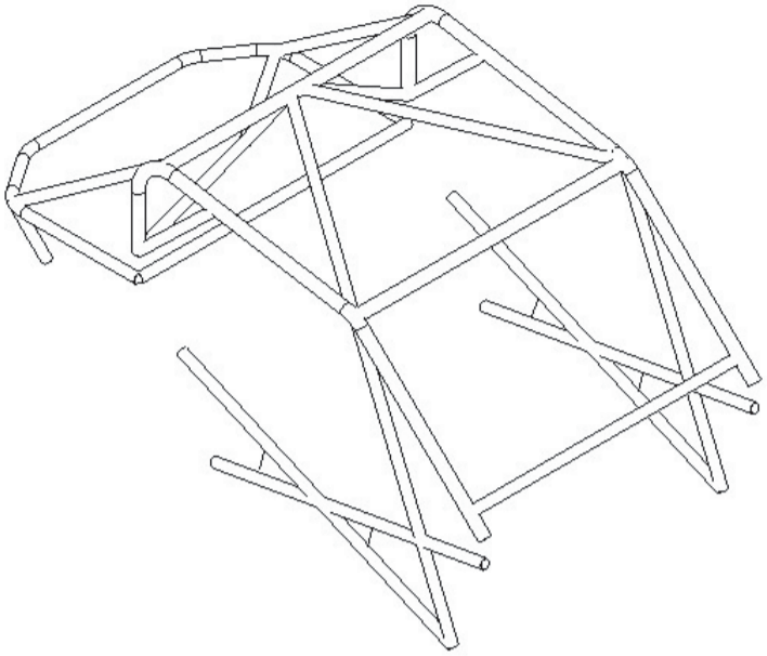
— trójkąt odblaskowy;
— apteczkę;
— układ świateł awaryjnych;
— gogle typu motocyklowego;
— lina holownicza minimum 9 m.

Minimum jeden (zalecane dwa) nóż rozcinania pasów bezpieczeństwa musi stale znajdować się w kabinie. Nóż musi być łatwo dostępny dla Kierowcy i pilota, którzy zajmują miejsce w swoich fotelach z zapiętymi pasami. Nóż do cięcia pasów nie może być zamocowany pomiędzy fotelem a nadwoziem

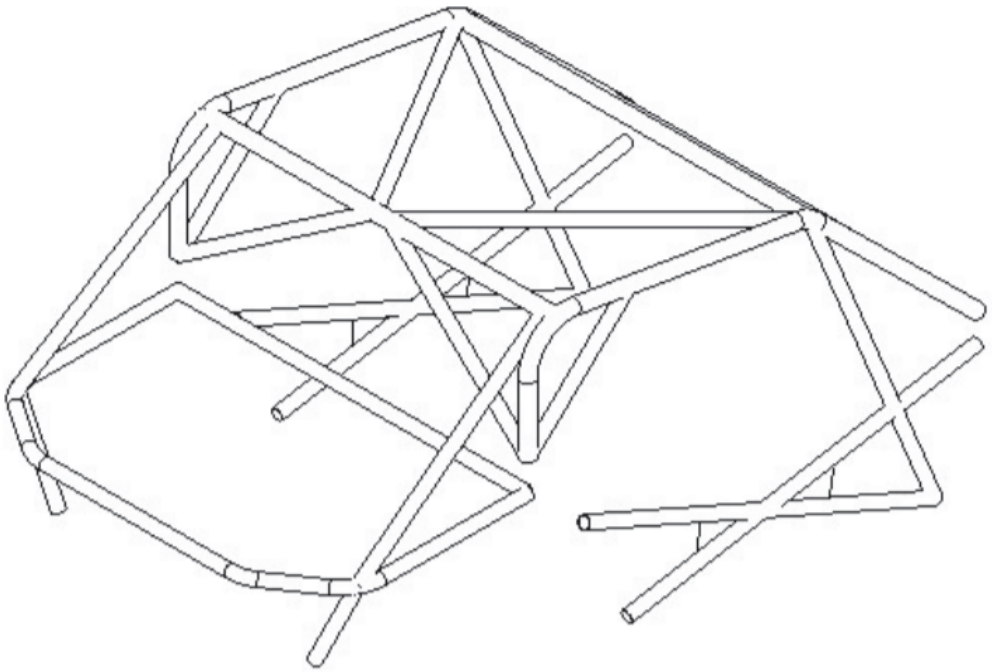
2. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodne z punktem 7 Załącznika nr 6 Regulaminu RPPST 2024 z obowiązującymi do końca sezonu 2025 wyjątkami określonymi poniżej:

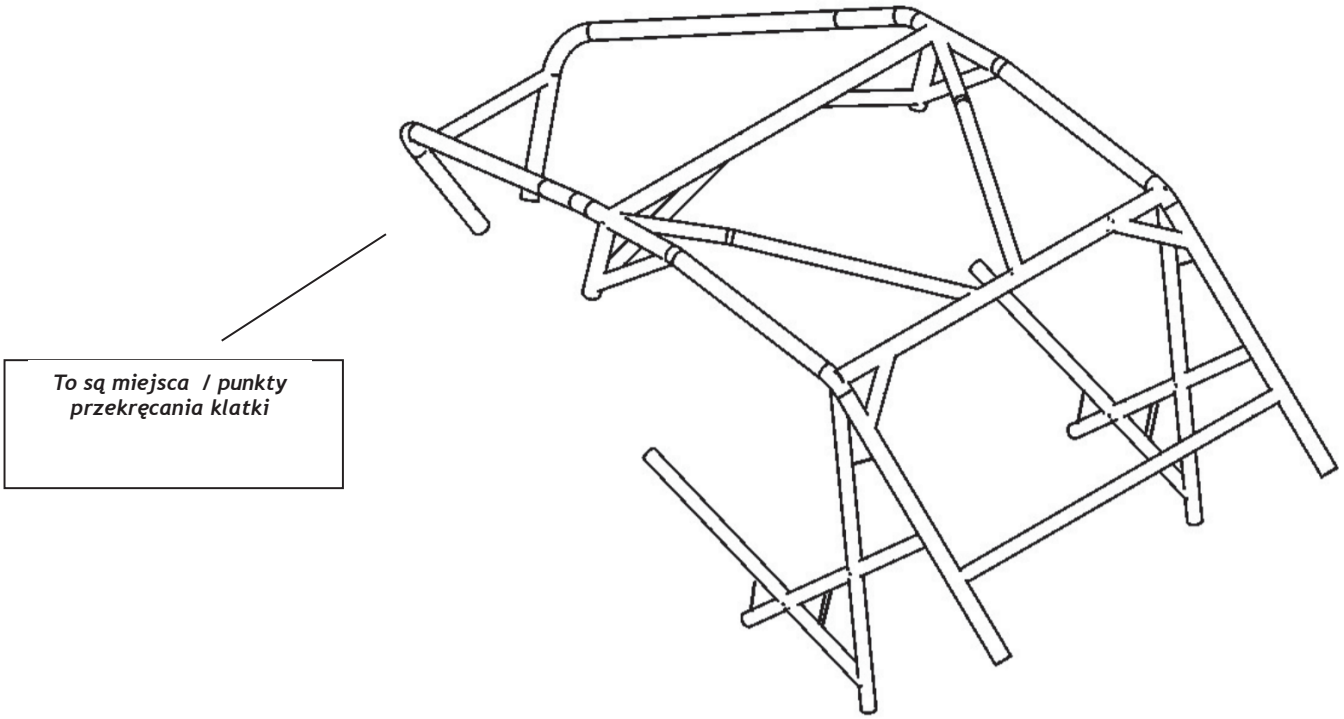
— kaski ochronne dla załogi muszą jako minimum posiadać homologację ECE,
— system FHR jest zalecany,
— kombinezon – zgodny z listą techniczną FIA nr 27 lub 74. Dopuszczone jest używanie kombinezonów z wygasłą homologacja FIA Standard 1986 oraz innych trudnopalnych jednoczęściowych kombinezonów (np. kombinezon mechanika),
— bielizna (długa), balaklawa, skarpety – są stanowczo zalecane. Dopuszczone jest używanie w/w wyposażenia osobistego, wykonanego z włókien naturalnych, z utraconą normą ISO 6940 oraz nieposiadających homologacji,
— buty i rękawice – są stanowczo zalecane (norma 8856-2000 lub 8856-2018). Stosowanie rękawic nie dotyczy pilotów. Dopuszczone jest używanie w/w wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940. Dopuszcza się używanie nieposiadających homologacji butów skórzanych.

Załącznik nr 2 Schemat montażu klatki bezpieczeństwa przykręcanej do głównej konstrukcji pojazdu SSV

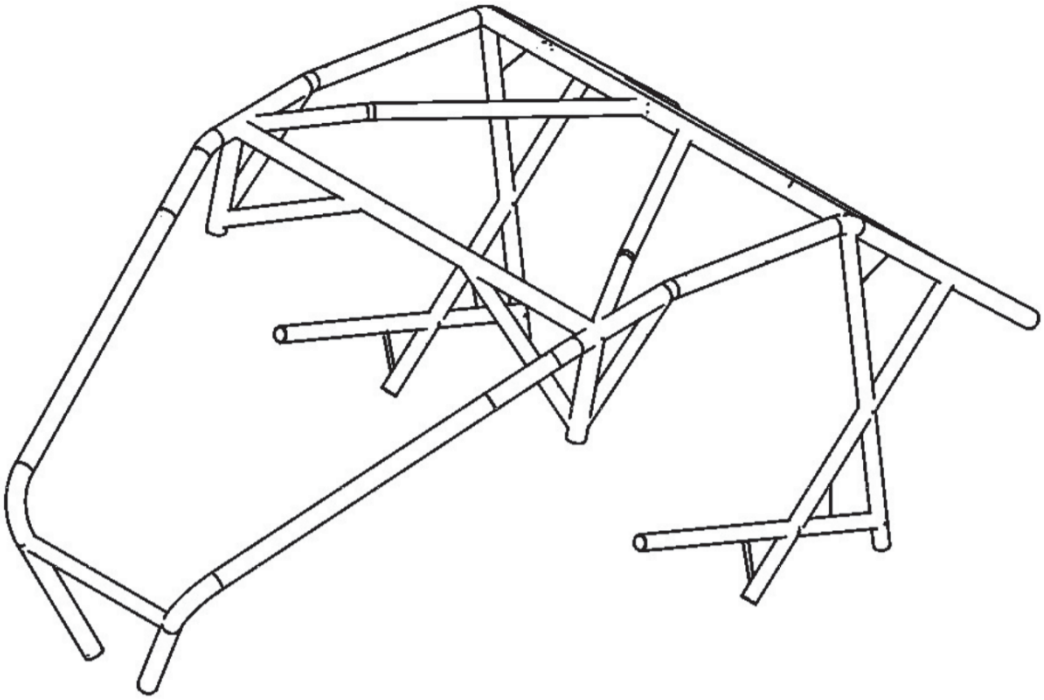


Schemat 1





Schemat 2



Załącznik nr 3 Zapowiedź zmian regulaminowych w kolejnych sezonach

Zmiany obowiązujące od 01.01.2025 roku będą opublikowane do dnia 30.06.2024 roku.

2024
Regulamin Sezonowych Badań Kontrolnych (SBK) PZM w konkurencjach Rajdy Samochodowe i Rajdy Terenowe SBK PZM

1. Wstęp

1.1 Niniejszy dokument stosuje się w przypadku Sezonowych Badań Kontrolnych PZM w konkurencji Rajdy Samochodowe i Rajdy Terenowe, w tym:

- Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski,
- Historycznych Rajdowych Mistrzostwach Polski,
- Rajdowych Mistrzostwach Polski Samochodów Terenowych,
- Rajdowym Pucharze Polski Samochodów Terenowych,
- Rajdach Okręgowych.

W Amatorskich Imprezach Samochodowych organizowanie i uznawanie Sezonowych Badań Kontrolnych jest zabronione.

1.2 Organizacja i uznawanie innych Sezonowych Badań Kontrolnych niż określonych w niniejszym dokumencie jest zabronione.

1.3 W związku z nowymi zapisami dotyczącymi *samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych* wymienionych w Oddziale 7 art. 65 (art. 65o–art. 65q) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym, które wejdą w życie z dniem 01.06.2024 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1720) zmianie ulega organizacja Sezonowych Badań Kontrolnych PZM, uprzednio nazywanych Przedsezonowymi Badaniami Kontrolnymi PZM. Zgodnie z art. 65q ww. ustawy zmiany te przewidują m. in. obligatoryjne sprawdzenie stanu technicznego samochodu przez organizatora imprezy przed jej rozpoczęciem, co wymusza zmiany w organizacji Sezonowych Badań Kontrolnych PZM.

1.3.1 Od 01.06.2024 roku Sezonowe Badanie Kontrolne PZM w konkurencji rajdy samochodowe nie będzie uprawniało do uczestnictwa w rajdzie bez konieczności udziału samochodu w Badaniu Kontrolnym przed rajdem (BK1). Wszystkie samochody będą musiały zostać obligatoryjnie przedstawione na BK1.

1.4 Pozytywny wynik Sezonowego Badania Kontrolnego PZM będzie konieczny, aby uzyskać Książkę Samochodu Sportowego (KSS) PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe i rajdy terenowe, spełniającą definicję *książki samochodu sportowego* wydanej przez *właściwy polski związek sportowy* o której mowa w art. 38 ust.1 pkt 4e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym oraz potwierdzającą wpis do rejestru prowadzonego przez *właściwy polski związek sportowy* w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie zgodnie z art. 65o ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym. Wyłącznie KSS PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe i rajdy terenowe będzie uprawniać do przystąpienia do badania co do zgodności z warunkami technicznymi określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym.

1.5 Od sezonu 2025 Pozytywny wynik Sezonowego Badanie Kontrolnego PZM będzie konieczny, aby przedłużyć ważność KSS PZM nowego rodzaju dla konkurencji rajdy samochodowe i rajdy terenowe na dany rok.

2. Procedura Sezonowego Badania Kontrolnego PZM

2.1 SBK PZM jest przeprowadzane przez Zespół ds. Technicznych Głównej Komisji Sportów Samochodowych.

2.2 SBK PZM zostanie zorganizowane w następujących formach:
- Terminy podstawowe określone przez PZM,
- Terminy indywidualne, zgłoszone przez wnioskodawców i zatwierdzone przez PZM.

2.3 Terminy podstawowe SBK PZM, sposób zgłaszania do nich oraz do terminy indywidualne zostaną opublikowane w komunikacie Zespołu ds. Technicznych Głównej Komisji Sportów Samochodowych.

2.4 Wymagania, aby zgłosić się do SBK PZM:
- Samochód musi spełniać wymagania określonego regulaminu technicznego obowiązującego w konkurencji rajdy samochodowe lub rajdy terenowe.
- Do samochodu jest wydana KSS PZM w formacie A5 lub status wniosku o jej wydanie w systemie Inside PZM został określony jako: *Do wydania*.

2.5 Podczas SBK PZM, należy przedstawić:
- Kompletny i czysty samochód, zgodny z określonymi regulaminami technicznymi obowiązującym w konkurencji rajdy samochodowe lub rajdy terenowe,
- Dowód rejestracyjny samochodu (jeżeli dotyczy),
- Homologację samochodu na drukach FIA lub uprawnionego ASN (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN klatki bezpieczeństwa (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat ASN katalizatora (jeżeli dotyczy),
- Certyfikat modyfikacji nadwozia (jeżeli dotyczy).

2.6 SBK PZM z wynikiem pozytywnym:
- Po przeprowadzonej inspekcji, pod warunkiem braku uwag co do zgodności specyfikacji samochodu z KSS PZM oraz określonymi regulaminami technicznymi, SBK PZM zostanie zatwierdzone przez PZM z wynikiem pozytywnym.
- W KSS PZM dokonany zostanie wpis o ważności SBK PZM do 31 grudnia roku, w którym odbyło się SBK PZM dla danego samochodu.

2.7 SBK PZM z wynikiem negatywnym:
- W przypadku uwag co do zgodności specyfikacji samochodu z KSS PZM oraz określonymi regulaminami technicznymi do decyzji przedstawicieli Zespołu ds. Technicznych Głównej Komisji Sportów Samochodowych pozostaje w jakiej formie wnioskodawca musi udowodnić wprowadzenie korekt.
- Status wniosku o SBK PZM do czasu wprowadzenia korekt w specyfikacji samochodu i ich zatwierdzenia przez Zespół ds. Technicznych Głównej Komisji Sportów Samochodowych pozostaje negatywny.

- Gdy wnioskodawca nie wprowadzi wymaganych korekt w specyfikacji samochodu na 7 dni przed BK1 zawodów, w których samochód ma wziąć udział, to wniosek o SBK PZM zostanie anulowany, a opłata nie zostanie zwrócona.

2.8 W trakcie terminu SBK PZM możliwe jest przeprowadzenie inspekcji pod kątem wydania NHTP PZM.

2.9 Koszty procedur są następujące[1]:

Lp.	Nazwa	Kwota, netto[2]
1.	Sezonowe Badanie Kontrolne PZM w terminie podstawowym dla samochodów: – niewymienionych poniżej o pojemności silnika do 2000 cm^3, – Rajdy Samochodowe: RallyN, – Rajdy Terenowe: STOCK, SSV, CLASSIC.	300
2.	Sezonowe Badanie Kontrolne PZM w terminie podstawowym dla samochodów: – niewymienionych poniżej o pojemności silnika powyżej 2000 cm^3, – Rajdy Samochodowe: Rally5/Rally5-Kit/R1, Rally4/R2, R3, R3T, Rally3, – Rajdy Terenowe: CHALLENGER, OPEN, TH, S2.	400
3.	Sezonowe Badanie Kontrolne PZM w terminie podstawowym dla samochodów: – Rajdy Samochodowe: RGT, S2000-Rally, NR4, Rally2-Kit, Rally2, – Rajdy Terenowe: ULTIMATE, TRUCK NAT, S1.	600
4.	Inspekcja samochodu po zawieszeniu Sezonowego Badania Kontrolnego PZM[3]	300

2.9.1 Kwota[2] za Sezonowe Badanie Kontrolne w terminie indywidualnym jest sumą wynikającą z przemożenia kwot obowiązujących dla danego samochodu w terminie podstawowym przez ilość tych samochodów. Niemniej minimalna kwota za termin indywidualny SBK PZM wynosi 1200 zł netto[1].

2.10 Wszelkie opłaty związane z wydaniem SBK PZM, ponoszone przez wnioskującego, wpłacane są na poniższy numer rachunku bankowego:

Polski Związek Motorowy Zarząd Główny
ul. Kazimierzowska 66
PL 02-518 Warszawa
Numer konta ZG PZM:

[1] W przypadku gdy w tabeli nie jest wymieniona dana grupa samochodów, to koszt procedury należy sprawdzać na podstawie pojemności silnika.
[2] Stawka VAT= 0%.
[3] Doliczana jest również opłata związana ze zwrotem kosztów podróży, noclegu i wyżywienia (według obowiązującej w sporcie samochodowym „Wysokości stawek ekwiwalentu sędziowskiego i zwrotu kosztów dla osób funkcyjnych wypłacanych podczas imprez mistrzowskich i zawodów Pucharu Polski w sporcie samochodowym" obowiązujących w danym sezonie).

Santander Bank Polska S.A. 66 O/ W-wa 35 1500 1777 1217 7001 1143 0000
Tytułem: *„SBK PZM numer nadwozia samochodu (jeżeli dotyczy) - opłata”*

3. Obowiązki właściciela samochodu i zawodnika

3.1 Samochód do końca ważności SBK PZM musi pozostawać w zatwierdzonej specyfikacji samochodu określonej w Karcie SBK PZM.

3.2 Zmiany w określonej w Karcie SBK PZM specyfikacji samochodu. W przypadku:

- gdy data ważności wyposażenia samochodu określonego w Karcie SBK PZM jest wcześniejsza niż data zakończenia zawodów, w których samochód ma wziąć udział - najpóźniej na 7 dni przed BK1 tych zawodów, należy zgłosić nowe wyposażenie samochodu,
- zmiany wyposażenia samochodu, które wpływa na dane określone w Karcie SBK PZM - należy je zgłosić najpóźniej na 7 dni przed BK1 zawodów, w których samochód ma wziąć udział.
- zmiany specyfikacji samochodu, która wpływa na określoną w Karcie PZM SBK grupę lub klasę samochodu - SBK PZM zostanie zawieszone i konieczna jest ponowna inspekcja samochodu przez przedstawiciela Zespołu ds. Technicznych Głównej Komisji Sportów Samochodowych.

3.3 W przypadku nieukończenia zawodów (wycofania się z powodu: rezygnacji, awarii, wypadku), należy jeszcze w trakcie ich trwania przedstawić samochód do oględzin Delegata Technicznego lub wskazanego przez niego Sędziego Technicznego. W sytuacji, gdy:

- nadwozie lub wyposażenie bezpieczeństwa samochodu zostaną uszkodzone, to SBK PZM zostanie zawieszone. Do decyzji przedstawiciela Zespołu ds. Technicznych Głównej Komisji Sportów Samochodowych pozostaje w jakiej formie wnioskodawca musi udowodnić wprowadzenie korekt i czy wymagana jest inspekcja samochodu przed wznowieniem SBK PZM.
- uszkodzeniu ulegnie konstrukcja bezpieczeństwa, to SBK PZM zostanie zawieszone i konieczna będzie inspekcja samochodu przez przedstawiciela Zespołu ds. Technicznych Głównej Komisji Sportów Samochodowych przed jego wznowieniem.

4. Ważność SBK PZM

4.1 SBK PZM jest ważne do 31 grudnia roku, w którym odbyło się termin SBK PZM dla danego samochodu.

4.2 PZM może zawiesić, albo anulować SBK PZM w następujących przypadkach:

- anulowanie KSS PZM,
- niezgłoszenie zmian w Karcie SBK PZM określonych w art. 3.2,
- nieprzedstawienie samochodu do oględzin określonych w art. 3.3.

5. Inne postanowienia

5.1 Przepisy przejściowe obowiązujące do 01.06.2024 roku.

5.1.2 Uzyskane SBK PZM w roku 2024 uprawnia w konkurencji rajdy samochodowe do uczestnictwa w zawodach bez konieczności udziału w BK1.

5.1.1 Skrócona kontrola dla załóg i samochodu z SBK PZM:

- kontrola masy, plomb i wyposażenia samochodu oraz bezpieczeństwa osobistego załogi odbędzie się w dniu startu do rajdu, w miejscu i czasie podanym przez organizatora w regulaminie uzupełniającym rajdu.
- niezgodność samochodu podczas w/w kontroli z określonym regulaminem technicznym, Kartą SBK PZM lub Kartą Wyposażenia Bezpieczeństwa Osobistego na wniosek Delegata Technicznego skutkuje natychmiastowym wstrzymaniem startu załogi i nałożeniem kary przez ZSS, aż do dyskwalifikacji włącznie.

Zatwierdzono przez GKSS PZM w dniu 15.02.2024 r.

Samochody Hybrydowe i Elektryczne

Wytyczne dla organizatorów imprez oraz zawodów sportowych

2020

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

Samochody Hybrydowe i Elektryczne

Wytyczne dla organizatorów imprez oraz zawodów sportowych

Samochody elektryczne napędzane są silnikami elektrycznymi, które zasilane są zmagazynowaną w akumulatorach energią elektryczną. Samochody hybrydowe napędzane są przede wszystkim silnikiem spalinowym, dodatkowo wspomagane silnikami elektrycznymi. Systemy KERS (Systemy Odzyskiwania Energi Kinetycznej) są właściwie dalszym rozwojem układów hybrydowych i odzyskiwania energii na wiele różnych sposobów, dodatkowo do zazwyczaj stosowanych, np. z przepływu oraz ciepła gazów spalinowych, ciepła podczas hamownia, itd.

Zaletą silników elektrycznych jest generowanie maksymalnego momentu obrotowego od najniższych obrotów, co zapewnia w rezultacie bardzo dobre przyspieszanie pojazdu.

Wszyscy kluczowi producenci produkują obecnie samochody hybrydowe lub elektryczne, które mogą konkurować w klasach dla samochodów niezmodyfikowanych.

W celu dopuszczenia samochodów elektrycznych i hybrydowych do udziału w imprezach, zawodach sportowych, demonstracjach, pokazach pod egidą Polskiego Związku Motorowego, ich organizatorzy będą musieli wykazać się zapewnieniem odpowiednich środków, aby ww. imprezy były bezpieczne.

Poszczególne serie imprez czy też zawodów mogą mieć określone bardziej szczegółowe wymagania opisane w oddzielnych dokumentach.

Świadomość zagrożeń

Głównymi zagrożeniami odnoszącymi się do samochodów wyposażonych w akumulatory litowo-jonowe (Li-Ion) i systemy elektryczne wysokiego napięcia są:

- Energia elektryczna pod wysokim napięciem - odpowiedni poziom bezpieczeństwa zapewniony jest poprzez izolację oraz systemy kontrolne. Systemy zabezpieczeń wyłączają również automatycznie obwody elektryczne, gdy wykryją przerwanie ciągłości izolacji lub nastąpi wzbudzenie czujników uderzeniowych. Tempo ładowania i rozładowywania baterii jest ściśle kontrolowane przez układy kontrolne aby uniknąć jej przegrzania.
- Przegrzanie i pożar - jest to reakcja egzotermiczna, więc pomimo tego, że się pali nie wydziela płomieni. Będzie powodować zapłon wszystkich łatwopalnych materiałów wokół. Nie ma możliwości ugaszenia takiego pożaru gaśnicą, jedynym sposobem jest bardzo szybkie obniżenie temperatury akumulatora. Uszkodzenia akumulatora, takie jak przebicie lub zgniecenie może doprowadzić do zwarcia, czego rezultatem również może być pożar.

Przyjmowanie zgłoszeń

Wymagana jest pisemna zgoda PZM, aby dopuścić samochody elektryczne lub hybrydowe do startu w imprezie lub zawodach.

Przed rozpoczęciem przyjmowania zgłoszeń dla samochodów hybrydowych/elektrycznych organizator imprezy/zawodów musi przeprowadzić Analizę Ryzyka, z uwzględnieniem działań ratunkowych w bezpiecznych warunkach oraz sposobu przechowywania/odizolowania takich samochodów po wypadku.

Samochody elektryczne oraz hybrydowe mogą zostać zgłoszone do imprezy/zawodów, tylko gdy są zgodne ze swoją homologacją drogową.

Te samochody są dopuszczone wyłącznie do rywalizacji na nawierzchni, na którą zostały zaprojektowane np. asfaltowa. Należy również rozważyć wszelkie ograniczenia wynikające z miejsca rozgrywania imprezy/zawodów oraz środki konieczne do przeprowadzenia akcji ratunkowej oraz zdjęcia takiego samochodu z trasy (patrz niżej).

Przebieg Badań Kontrolnych

Gdy samochody elektryczne lub hybrydowe biorą udział w imprezie/zawodach organizator musi zapewnić obecność Sędziego Technicznego, wskazanego przez Delegata Technicznego GKSS ds. Samochodów Elektrycznych, który jest kompetentny w kontroli takich pojazdów.

Kluczowe jest uzyskanie Instrukcji Technicznej oraz Karty Ratowniczej samochodu z dużym wyprzedzeniem przed zawodami, aby przeprowadzić Analizę Ryzyka, ustalić procedury bezpieczeństwa, przechowywania/odizolowania samochodu oraz określić konieczne środki w razie wypadku.

Sędziowie Techniczni powinni mieć możliwość zapoznać się ze zgłoszeniami oraz związaną z nimi dokumentacją, którą serwis może potrzebować przed przeprowadzeniem prac przy pojeździe.

Właściciel lub jego reprezentant muszą być obecni w czasie Badań Kontrolnych, aby odpowiedzieć na każde techniczne pytanie odnośnie samochodu.

Analiza Ryzyka związana z historią serwisową samochodu może być wymagana, aby upewnić się, że akumulatory i inne elementy były serwisowane zgodnie z wymaganiami producenta.

Miejsce imprezy/zawodów

Miejsce imprezy/zawodów, w której mają brać udział samochody hybrydowe lub elektryczne musi spełniać poniższe wymagania. Należy zapewnić:

- Sędziów Technicznych, którzy muszą być przeszkoleni przez PZM w zakresie kontroli samochodów hybrydowych i elektrycznych.
- Personel pierwszego kontaktu w razie wypadku (Sędziowie, Ratownicy, Służby Techniczne), który przeszedł szkolenia PZM (lub jeżeli są dostępne producentów) w zakresie wypadków w których uczestniczą auta hybrydowe i elektryczne oraz mieć wiedzę na temat samochodów hybrydowych i elektrycznych, które biorą udział w konkretnych zawodach.
- Narzędzia do potwierdzenia statusu systemów elektrycznych, np. brak napięcia.
- Środki Ochrony Indywidualnej (PPE) dla Sędziów Technicznych oraz personelu pierwszego kontaktu w razie wypadku, takie jak rękawice izolowane elektrycznie, osłony twarzy oraz inne wymagane w Instrukcji Technicznej producenta samochodu. Całość wyposażenia musi zapewniać ochronę przynajmniej do 1000V.
- Procedury określające, że personel pierwszego kontaktu w trakcie działań ratunkowych zakryje lub zdejmie metalowe przedmioty na ubraniach, biżuterię, okulary.
- Przeszkolenie dla personelu z zakresu właściwego użycia Środków Ochrony Osobistej (PPE).
- Środki ochrony przeciwpożarowej w przypadku bardzo intensywnego pożaru baterii litowo-jonowych (Li-Ion). Odpowiednie ilości wody (typowo 40 000 litrów wody lub więcej) zgodnie z zalecanymi producenta dla zgłoszonych samochodów, aby zapewnić chłodzenie baterii w dłuższym okresie czasu.
- Odpowiednie holowniki, zgodne z zaleceniami producenta. Zauważ, że holowanie samochodów hybrydowych lub elektrycznych po wypadku nie jest dozwolone.
- Wydzielenie strefy ograniczonego dostępu dla pojazdów, które wzięły udział w wypadku i mają uszkodzone systemy elektryczne oraz procedury obchodzenia się z takim samochodami.
- Odpowiednie oznakowanie samochodów, które mogą stwarzać zagrożenie i odpowiednie wyposażenie, aby wydzielić strefę, w której się znajdują.
- Jeżeli w imprezie/zawodach udział będzie brać więcej samochodów hybrydowych lub elektrycznych, procedury muszą wziąć pod uwagę wystąpienie większej ilości zdarzeń.

Zarządzanie kryzysowe

Samochody elektryczne i hybrydowe mają zazwyczaj systemy elektryczne, działające na napięciach 300 V prądu stałego (DC) lub wyższych z systemami konwertującymi prąd na zmienny (AC) przed silnikiem. Należy założyć, że każdy system elektryczny powyżej 30 V (AC) i 60 V (DC) wymaga specjalnych środków ostrożności.

Wszystkie samochodu elektryczne oraz hybrydowe posiadają Instrukcje Techniczne i Karty Ratownicze, które określają procedury odnośnie danego typu pojazdu, jak również zachowanie w przypadku konieczności odholowania. Ww. dokumenty muszą zostać dostarczone wraz ze zgłoszeniem i dokładnie przeanalizowane ponieważ każdy samochód jest inny oraz może stworzyć inne zagrożenia. Analiza ryzyka powinna zostać przeprowadzona dla każdego typu pojazdu oraz zagrożenia.

Patrz wyżej odnośnie wymagań dla miejsca imprezy/zawodów.

Ogólne wytyczne dla działań ratowniczych w razie wypadku

Poniższe wytyczne należy rozszerzyć używając informacji od producenta pojazdu i stworzyć na tej podstawie procedury odnośnie samochodów elektrycznych lub hybrydowych.

- Jeżeli samochód hybrydowy lub elektryczny miał wypadek, zastosuj środki ochrony osobistej (PPE), które zostały Ci dostarczone, włączając w to elektrycznie izolowane rękawice i maski ochronne. Pozostaw wszystkie metalowe przedmioty np. nożyce do cięcia z dala od pojazdu.
- Podejdź do pojazdu ostrożnie, nie dotykając żadnej jego części. Najlepiej pozostań w oddaleniu. Weź pod uwagę wilgotne warunki pogodowe czy też podłoże.
- Jeżeli kierowca jest w stanie, poproś go aby samodzielnie wyłączył pojazd oraz opuścił go.
- Jeżeli kierowca jest nieprzytomny oraz potrzebuje pomocy, zlokalizuj wyłącznik główny, a następnie wyłącz go przy użyciu izolowanej rękawicy. Auta hybrydowe i elektryczne mają różne systemy do wyłączenia wysokiego napięcia. Zarówno obwód wysokiego napięcia jak i 12V muszą zostać wyłączone.
- Sprawdź zestaw wskaźników oraz cały samochód pod kątem sygnalizacji. Niektóre samochody posiadają system sygnalizacji stanu instalacji, który wskazuje czy instalacja jest aktywna czy odizolowana. Jeżeli nie ma takiego wskaźnika oraz jeżeli nie ma widocznych kontrolek/świateł, które są włączone najprawdopodobniej system jest odizolowany. Sprawdź to w Instrukcji Technicznej samochodu.
- Zwróć uwagę na objawy przepływu prądu elektrycznego lub uszkodzenia baterii, takich jak iskrzenie, czy też dźwięki takie jak skwierczenie, syczenie, itd., szczególnie w wilgotnych warunkach.
- Przewody wysokiego napięcia (HV) są koloru pomarańczowego, nie odłączaj ani nie dotykaj takich przewodów ani komponentów, do których są one podłączone, gdy układ elektryczny może być nadal pod napięciem.
- Tylko osoby udzielające pierwszej pomocy, które zostały odpowiednio przeszkolone i posiadają odpowiednie środki ochrony osobistej powinny pracować w pobliżu pojazdu, dopóki nie zostanie potwierdzone, że jest on bezpieczny.
- Nie dotykaj samochodu, dopóki jego status nie zostanie potwierdzony jako bezpieczny.
- Po upewnieniu się, że systemy elektryczne są odizolowane, postępuj z odpowiednią ostrożnością.
- Przez cały czas monitoruj pojazd pod kątem wycieków płynów, oparów, dymu, iskier, nietypowych zapachów, dźwięków takich jak trzaskanie lub syczenie.
- Hałas emitowany przez akumulator może wskazywać na zapłon w akumulatorze; niesie to ryzyko eksplozji lub zewnętrznego zapłonu.
- Należy pamiętać, że jeśli pojazd styka się z metalową barierą, to ona również może znajdować się pod napięciem.
- Po tym, jak zawodnicy samodzielnie wyjdą z pojazdu, dopilnuj cały personel odszedł od pojazdu i zapewnij aby uczestnik/zawodnik lub jego zespół techniczny nadzorował usunięcie pojazdu.
- Poinformuj Sędziów Technicznych, że do nadzorowania operacji usunięcia pojazdu i przetransportowania go do odpowiedniej strefy, potrzebny jest Sędzia Techniczny wskazany przez Delegata Technicznego GKSS ds.

Samochodów Elektrycznych, który jest kompetentny w zakresie samochodów hybrydowych lub elektrycznych. (Wiele pojazdów wymaga ustawienia w wydzielonej strefie, w której musi pozostać on przez kilka godzin lub nawet dni).

- Uszkodzonych pojazdów nie należy przechowywać w budynkach, ale na otwartej przestrzeni, z dala od łatwopalnych konstrukcji i materiałów oraz odgrodzić je w taki sposób, aby zapobiec nieuprawnionemu dostępowi i stworzyć strefę bezpieczeństwa wokół pojazdu. Przydziel wystarczającą liczbę osób, aby nadzorować ww. wydzieloną strefę, dopóki istnieje jakiekolwiek ryzyko.
- Ciągle monitoruj pojazd, szczególnie jeśli widoczne jest uszkodzenie akumulatora, ponieważ istnieje ryzyko zapłonu przez znaczny okres czasu po wypadku.
- Jeżeli akumulator litowo-jonowy (Li-Ion) zapala się, jest to reakcja egzotermiczna, a nie palny ogień. Aby poradzić sobie z takim zapłonem, konieczne jest stosowanie dużych ilości wody przez długi okres czasu. Jest mało prawdopodobne, że gaśnica poradzi sobie z takim pożarem. W takim przypadku należy upewnić się, że wszystkie osoby są odizolowane od pojazdu, tworząc strefę buforową, aby nikt nie podlegał wpływowi ciepła, emisji gazowych czy też żadnej potencjalnej eksplozji.

Ładowanie samochodów i/lub baterii

W przypadku ładowania samochodów / akumulatorów należy używać wyłącznie sprzętu wskazanego przez producenta samochodu / akumulatora. Samochód / akumulator powinien być ładowany w odizolowanej strefie, a operacja ładowania i strefa powinny być monitorowane przez osobę doświadczoną w tym zakresie.

Pamiętaj

- Narażenie na prądy elektryczne o wysokim napięciu może doprowadzić do śmierci lub trwałego uszczerbku na zdrowiu.
- Nowoczesne systemy akumulatorów są zaawansowane i posiadają wiele systemów sterowania oraz awaryjnych do monitorowania stanu akumulatora, kontroli ładowania i rozładowania, zapewniają automatyczne wyłączanie w przypadku naruszenia parametrów pracy, itp.
- Benzyna i podobne paliwa również mogą się zapalić lub eksplodować. Ryzyko to jest kontrolowane za pomocą metod magazynowania tych paliw oraz i użytkowania, to samo dotyczy energii elektrycznej. Niezależnie od ryzyka rodzaju magazynowania energii należy zidentyfikować zagrożenia, określić procedury radzenia sobie z nimi i ich przestrzegać.

Masz pytania?

W przypadku pytań do powyższego opracowania oraz udziału samochodów hybrydowych lub elektrycznych w imprezach/zawodach, skontaktuj się z Zespołem ds. Nowych Technologii GKSS za pośrednictwem Biura Sportu i Turystyki ZG PZM.

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI RALLYCROSS
POLISH RALLYCROSS CHAMPIONSHIP REGULATIONS

2024

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Polish Automobile & Motorcycle Federation
Automobile Sport Commission
www.pzm.pl

Spis treści / Table of Contents

1. PRZEPISY OGÓLNE / GENERAL REGULATIONS 3
2. ORGANIZATOR / ORGANIZER 3
3. DOPUSZCZONE POJAZDY – PODZIAŁ NA GRUPY I KLASY /
ELIGIBLE VEHICLES – DIVISION INTO GROUPS AND CLASSES 4
4. DOPUSZCZENI ZAWODNICY, KIEROWCY – UPRAWNIENIA /
ELIGIBLE COMPETITORS, DRIVERS – PERMISSIONS 5
5. DOKUMENTY OFICJALNE / REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW /
OFFICIAL DOCUMENTS / SUPPLEMENTARY REGULATIONS OF COMPETITION 6
6. OSOBY OFICJALNE - WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW /
OFFICIALS – AUTHORITIES AND MANAGEMENT 8
7. ZGŁOSZENIA, WPISOWE / ENTRIES, ENTRY FEES 9
8. NUMERY STARTOWE – REKLAMA / COMPETITION NUMBERS - ADVERTISING 11
9. ZEZWOLENIE – OPOWIEDZIALNOŚĆ – UBEZPIECZENIE /
AUTHORIZATION - LIABILITY – INSURANCE 12
10. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY NA ZAWODACH /
ADMINISTRATIVE CHECKING DURING THE COMPETITION 13
11. BADANIA LEKARSKIE / MEDICAL CHECKS 13
12. BADANIA KONTROLNE SAMOCHODÓW / SCRUTINEERING 14
13. PRZEBIEG ZAWODÓW / RUNNING OF A COMPPETITION 16
14. BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCY / DRIVER SAFETY 25
15. OBOWIĄZKI KIEROWCY NA TORZE / ON TRACK DRIVERS RESPONISIBILITIES 27
16. PUNKTACJA I KLASYFIKACJE W RUNDACH MPRC /
POINTS AND CLASSIFICATIONS IN MPRC ROUNDS 29
17. NAGRODY W RUNDACH MPRC /
PRIZES IN MPRC ROUNDS 30
18. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ /
ANNUAL CLASSIFICATION CONDITIONS 31
19. KARY NAKŁADANE PRZEZ ZSS / PENALTIES IMPOSED BY STEWARDS 32
20. PARK ZAMKNIĘTY - „PARC FERME” / PARC FERME 32
21. OCHRONA ŚRODOWISKA / ENVIRONMENTAL PROTECTION 32
22. PROTESTY/ODWOŁANIA / PROTESTS/APPEALS 33
23. INNE POSTANOWIENIA / OTHER PROVISIONS 34
24. KAMERA / CAMERA 35
25. LAP TIMER / LAP TIMER 35

ZAŁĄCZNIK NR 1 - REGULAMIN TECHNICZNY
APPENDIX No 1 – TECHNICAL REGULATIONS 37
ZAŁĄCZNIK NR 2 - ROZMIESZCZENIE NUMERÓW STARTOWYCH
APPENDIX No 2 – STARTING NUMBERS LOCATION 68
ZAŁĄCZNIK NR 3 - ROZMIESZCZENIE REKLAMY ORGANIZATORA
APPENDIX No 3 – ORGANIZER ADVERTISMENT LOCATION 69

1. PRZEPISY OGÓLNE **1.1.** Mistrzostwa Polski Rallycross (zwane dalej MPRC) są własnością Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM). **1.2.** Zawody / rundy MPRC rozgrywane są w oparciu o następujące przepisy: - Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA (zwany dalej MKS), wraz z załącznikami; w zakresie rallycross-u; - Przepisy Ogólne dla Międzynarodowych Zawodów Rallycross oraz Mistrzostw FIA w Rallycross (zwane dalej Przepisami Ogólnymi); - niniejszy Regulamin MPRC i komunikaty GKSS PZM; - Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy RN. - Regulamin uzupełniający danych zawodów zatwierdzony przez GKSS PZM; - Regulamin Ochrony Środowiska PZM; - Regulamin Medyczny PZM; - inne aktualnie obowiązujące przepisy bezpośrednio związane z organizacją i udziałem w rundach Rallycross. **1.3.** Na zamkniętym torze nie obowiązują przepisy Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym. **1.4.** Nadzór nad zawodami Mistrzostw Polski sprawuje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS PZM) poprzez między innymi: - ustalenia na dany sezon sportowy charakteru zawodów; - zatwierdzenie kalendarza zawodów; - zatwierdzanie i opublikowanie regulaminu uzupełniającego zawodów oraz ich wyników; - ocenę organizatorów zawodów w/g odrębnego regulaminu; - interpretację regulaminów. **1.5.** W kwestiach nie ujętych niniejszym regulaminem zastosowanie mają postanowienia MKS oraz Przepisów Ogólnych.	**1. GENERAL REGULATIONS** **1.1.** Polish Rallycross Championship (hereinafter referred MPRC) are the property of Polish ASN (hereinafter referred PZM). **1.2.** MPRC competitions / rounds are run in accordance to below regulations: - FIA International sporting Code (hereinafter referred ISC), along with appendices: in part concerning rallycross; - General Prescriptions Applicable to International Rallycross Competitions and to the FIA Rallycross Championships (hereinafter referred General Prescriptions); - these MPRC Regulations and GKSS PZM bulletins; - Specific regulations for RN Group cars. - Approved by GKSS PZM supplementary regulations of competition; - Environmental Code in Motorsport; - PZM Medical Regulations; - other currently applicable regulations directly related to the organization and participation in rallycross rounds. **1.3.** Regulations of Polish Traffic Law do not apply on closed circuits. **1.4.** Supervision over the Polish Championship competitions is exercised by the PZM Automobile Sport Commission (hereinafter referred GKSS PZM) through, among others: - determining the character of the competition for a given sport season; - approval of the calendar of competitions; - approval and publication of the supplementary regulations of the competition and their results; - evaluation of competition organizers according to separate regulations; - interpretation of regulations. **1.5.** In matters not covered by these regulations, the provisions of MKS and General Regulations shall apply and should be referred to.
2. ORGANIZATOR **2.1.** Organizatorem poszczególnych rund MPRC mogą być tylko podmioty zrzeszone w PZM posiadające licencję uprawniającą do uczestniczenia we współzawodnictwie w sporcie samochodowym. **2.2.** Organizator zawodów jest odpowiedzialny za ich przeprowadzenie zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu, Komunikatami GKSS PZM oraz zmianami wprowadzanymi przez GKSS PZM w trakcie sezonu.	**2. ORGANIZER** **2.1.** The organizer of rounds of the MPRC may only be entities associated in PZM with a license entitling them to participate in the competition in automobile sport. **2.2.** The organizer of the competition is responsible for their conduct in accordance with the provisions of these Regulations, GKSS PZM Bulletins and changes introduced by GKSS PZM during the season.

3. DOPUSZCZONE POJAZDY – PODZIAŁ NA GRUPY i KLASY

3.1. Grupa SuperCar

Samochody z napędem na 4 koła, również z utraconą homologacją FIA lub bez homologacji FIA, zgodne z regulaminem technicznym MPRC (zał. nr 1 do niniejszego regulaminu).

3.1.1. Dla silników doładowanych, maksymalna dozwolona nominalna pojemność skokowa wynosi 2058 cm^3 dla silników benzynowych. Silniki wolnossące są dozwolone do przeliczonej pojemności równej silnikom turbodoładowanym (nie dotyczy klasy SuperCar Light).

3.1.2. Masa minimalna zgodna z regulaminem technicznym MPRC (zał. nr 1 do niniejszego Regulaminu).

3.1.3. Klasa SuperCar Light - samochody zgodne z regulaminem technicznym MPRC zał. nr 1.

3.1.4. Silnik Diesla jest niedozwolony.

3.2. Grupa SuperNational (SN)

Samochody z napędem na 2 koła, również z utraconą homologacją FIA lub bez homologacji FIA o pojemności skokowej silnika do 4000 cm^3, zgodne z regulaminem technicznym MPRC (zał. nr 1).

3.2.1. Podział na klasy samochodów z Grupy SuperNational

SN 1600 – samochody z silnikami o pojemności do 1600cm^3

SN – 2000 – samochody z silnikami o pojemności do 2000cm^3

SN + 2000 – samochody z silnikami o pojemności ponad 2000cm^3

3.2.2. Masa minimalna zgodna z regulaminem technicznym MPRC (zał. nr 1 do niniejszego Regulaminu).

3.3. Grupa RXN

Samochody RXN zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy RN.

3.3.1. Podział na klasy samochodów grupy RXN**:**

RXN1 - turbodoładowany silnik benzynowy powyżej 1367 cm3 do 1620 cm3 lub wolnossący powyżej 1600 cm3 do 2000 cm3

RXN2 - turbodoładowany silnik benzynowy do 1367 cm3 lub wolnossący powyżej 1300 cm3 do 1600 cm3

RXN3A - wolnossący silnik benzynowy do 1000 cm3

RXN3B -wolnossący silnik benzynowy powyżej 1000 cm3 do 1300 cm3

3. ELIGLIBE VEHICLES – DIVISION INTO GROUPS AND CLASSES

3.1. Group SuperCar

4-wheel drive cars, also with expired FIA homologation or without FIA homologation, in accordance with MPRC technical regulations (app. nº 1 to these regulations.

3.1.1. For supercharged engines, the maximum allowed nominal capacity is set on 2058 cm^3 for petrol engines. Normally aspirated engines are permitted up to a corrected capacity equal to those of turbocharged engines (not applicable to the SuperCar Light class).

3.1.2. Minimum weight in accordance with MPRC technical regulations (app. nº 1 to these regulations.

3.1.3. Class SuperCar Light - cars in accordance with the app. nº 1 to MPRC technical regulations.

3.1.4. The diesel engine is not allowed

3.2. Group SuperNational (SN)

Cars with 2-wheel drive, also with expired FIA homologation or without FIA homologation with engine capacity up to 4000 cm^3, in accordance with the MPRC technical regulations (app. nº. 1).

3.2.1. Division into classes of cars from Group SuperNational

SN 1600 – cars with engines with a capacity up to 1600cm^3

SN – 2000 – cars with engines with a capacity up to 2000cm^3

SN + 2000 – cars with engines with a capacity over 2000cm^3

3.2.2. Minimum weight in accordance with the MPRC technical regulations (app. nº 1 to these Regulations).

3.3. RXN Group

RXN cars complying with the specific regulations for RN Group cars

3.3.1. Division into classes of cars from RXN Group

RXN1 - turbocharged petrol engine above 1367 cm3 to 1620 cm3 or normally aspirated gasoline engine above 1600 cm3 to 2000 cm3

RXN2 - turbocharged petrol engine to 1367 cm3 or normally aspirated gasoline engine above 1300 cm3 to 1600 cm3

RXN3A - normally aspirated gasoline engine to 1000 cm3

RXN3B - normally aspirated gasoline engine above 1000 cm3 to 1300 cm3

3.4. RWD Cup / SC Cup Klasy markowe, samochody zgodne z regulaminem technicznym MPRC (zał. nr 1, do niniejszego regulaminu). **3.5**. Samochody posiadające silniki benzynowe z turbodoładowaniem zaliczone zostaną do klasy według pojemności wynikającej z pomnożenia pojemności silnika przez współczynnik 1,7, natomiast samochody z silnikami Wankla (bez turbodoładowania) przez współczynnik 1,8 zgodnie z art. 252-3.1 do 3.5 Zał. J. (nie dotyczy Grupy RXN) **3.6.** W silnikach doładowanych obowiązuje stosowanie ogranicznika wlotu powietrza zgodnie z art. 279-5.2.3 Zał. J. (nie dotyczy klasy SuperCar Light). **3.6.1.** W samochodach Grupy RXN wyposażonych w silnik z doładowaniem obowiązuje stosowanie ogranicznika wlotu powietrza zgodnie z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy RN. **3.7.** W sezonie 2024 klasę stanowi minimum cztery samochody. W przypadku nieutworzenia klasy zawodnicy / kierowcy zostają przeniesieni do grupy / klasy dla której spełniają wymagania regulaminu technicznego. **3.8.** Dopuszcza się (za zgodą GKSS PZM) utworzenie innych klas w MPRC niż ww. na pisemny wniosek zainteresowanych minimum dziesięciu zawodników.	**3.4.** RWD Cup / SC Cup Mark classes, cars in accordance with the MPRC technical regulations (app. nº 1, to these Regulations). **3.5.** Cars with turbocharged petrol engines will be assigned to the class according to the capacity resulting from multiplication of engine capacity by a coefficient of 1.7, while cars with Wankel engines (without turbocharging) by a coefficient of 1.8 in accordance with art. 252-3.1 to 3.5 of App. J. (not applicable to RXN Group) **3.6.** In the case of supercharged engines, the air intake restrictor must be used in accordance with art. 279-5.2.3 of App. J. (not applicable to the SuperCar Light class). 3.6.1. In RXN Group cars equipped with a supercharged engine, the air inlet restrictor is used in accordance with the Specyfic Regulations for RN Group Cars **3.7.** In the 2024 season, the class is a minimum four cars. If the class is not created, the competitors / drivers will be transferred to the group / class for which they meet the requirements of the technical regulations. **3.8.** On a written request from minimum of ten interested parties, it is allowed (with the consent of GKSS PZM) to create in MPRC other classes than the abovementioned.
4. DOPUSZCZENI ZAWODNICY, KIEROWCY – UPRAWNIENIA **4.1.** Zawodnikiem (zgłaszającym) jest każda osoba fizyczna lub prawna posiadająca licencję Zawodnika i Sponsorską lub Zawodnika i Kierowcy wydaną przez PZM lub inny ASN sfederowany w FIA. **4.1.1.** Wnioskujący o przyznanie licencji zawodnika / sponsorskiej jest zobligowany do wyznaczenia koordynatora – osoby fizycznej (zgodnie z ust 1.3.2 Regulaminu Licencji Sportu Samochodowego), reprezentującej posiadacza licencji. **4.2.** Kierowcą może być każda osoba fizyczna, która posiada licencję Zawodnika i Kierowcy stopnia ITC-C, NDJ-C, ND-C, ITD-C lub inną stosowną licencję wydaną przez ASN sfederowany w FIA z zastrzeżeniem, że kierowca z licencją NDJ-C:	**4. ELIGLIBLE COMPETITORS, DRIVERS – PERMISSIONS** **4.1.** Competitor (entrant) is any natural or legal person who is in possession of Competitor and Sponsor license or Competitor and Driver license, issued by PZM or another ASN, member of the FIA. **4.1.1.** The applicant for a competitor / sponsor license is obliged to designate a coordinator - a natural person (in accordance with Article 1.3.2 of the License Regulations in Automobile Sport), representing the license holder. **4.2.** The driver may be any natural person who holds a license of grade ITC-C, NDJ-C, ND-C, ITD-C or any other appropriate license issued by ASN, member of the FIA, provided that for drivers with NDJ-C license, the following rules apply:

- mający 17 lat będzie mógł startować samochodem zgłoszonym w klasie o pojemności silnika ponad 2000 cm^3 do 2200 cm^3,
- mający 16 lat będzie mógł startować samochodem zgłoszonym w klasie o pojemności silnika do 2000 cm^3 włącznie oraz w klasie RXN1.
- mający 15 lat będzie mógł startować samochodem zgłoszonym w klasie o pojemności silnika do 1600 cm^3 włącznie,
- mający 14 lat będzie mógł startować samochodem zgłoszonym w klasie o pojemności silnika do 1400 cm^3 włącznie oraz w klasie RXN2, RXN3A i RXN3B.

5. DOKUMENTY OFICJALNE / REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW

5.1. zgodnie z postanowieniami MKS (art. 2.1.3).
Dokumentami oficjalnymi zawodów są:
- Aktualna licencja toru FIA lub PZM,
- Plan bezpieczeństwa zawodów.
- Zezwolenie władz administracyjnych (dla torów okazjonalnych).
- Ubezpieczenie zawodów
- Regulamin uzupełniający zawodów, komunikaty, oficjalny program zawodów.
- Zgłoszenia - oficjalna lista zgłoszeń opublikowana na 48h przed odbiorem administracyjnym (zwanym dalej OA).
- Lista zawodników / kierowców po odbiorze administracyjnym.
- Protokół badania kontrolnego samochodów i lista zawodników po BK.
- Lista zawodników / kierowców dopuszczonych do startu.
- Klasyfikacja prowizoryczna i końcowa biegów kwalifikacyjnych, półfinałowych i finałowych.
- Klasyfikacja prowizoryczna zawodów.
- Klasyfikacja końcowa zawodów.

5.2. Regulamin uzupełniający zawodów winien zawierać, co najmniej:
- Wyznaczenie *Organizatora (-ów)*;
- Nazwa, charakter i definicja proponowanych *Zawodów;*
- Oświadczenie, że *Zawody* zostaną przeprowadzone zgodnie z MKS i krajowymi regulaminami, jeżeli są wydane;
- Skład *Komitetu Organizacyjnego*, który musi zawierać nazwiska i imiona osób tworzących *Komitet Organizacyjny* oraz adres tego komitetu;

- 17-year-olds will be able to compete in a car with an engine capacity of over 2000 cm^3 to 2200 cm^3,
- 16-year-olds will be able to compete in a car with an engine capacity of up to 2000 cm^3 and compete in RXN1,
- 15-year-olds will be able to compete in a car with an engine capacity of up to 1600 cm^3,
- 14-year-olds will be able to compete in a car with an engine capacity of up to 1400 cm^3 and compete in RXN2, RXN3A and RXN3B.

5. OFFICIAL DOCUMENTS / SUPPLEMENTARY REGULATIONS OF COMPETITION

5.1. In accordance with ISC (art. 2.1.3)
Official documents of the completion are:
- Actual FIA or PZM circuit license,
- Competition safety plan,
- Authorization of administrative authorities (for temporary circuits).
- Insurance policy of competition.
- Supplementary Regulations of the competition, bulletins, the official schedule of the competition.
- Entries - official entry list 48 hours before administrative checks (hereinafter referred OA).
- List of competitors / drivers after the administrative checks.
- Scrutineering report and list of competitors after Scrutineering.
- List of competitors / drivers authorized to start.
- Provisional and final classification of qualifying, semi-finals and finals heats.
- Provisional classification of the competition.
- Final classification of the competition.

5.2. Supplementary regulations of competition should contain at least:
- Designation of the Organizer (s);
- Name, character and definition of the proposed *Competition*;
- Statement that the *Competition* will be run in accordance with the ISC and national regulations if issued;
- Composition of the *Organizing Committee*, which must contain the surnames and names of the persons forming the Organizing Committee and the address of this committee;

- Miejsce i termin *Zawodów;* - Pełny opis proponowanych *Zawodów* (długość i kierunek jazdy na *Trasie,* klasy i kategorie dopuszczonych *Samochodów,* paliwo, ograniczenia w liczbie *Zawodników,* jeżeli takie ograniczenie obowiązuje i/lub w liczbie *Samochodów* dopuszczonych do startu (w zgodzie z Załącznikiem O), itp.); - Wszystkie przydatne informacje dotyczące *Zgłoszeń* (miejsce przyjmowania, daty i godziny otwarcia i zamknięcia terminu zgłoszeń, kwoty wpisowego, jeśli takie jest pobierane; - Wszystkie przydatne informacje dotyczące ubezpieczenia; - Daty, godziny i sposób *Startu*, ze wskazaniem *Handicapów*, jeśli są one przewidziane; - Przypomnienie postanowień *MKS*, zwłaszcza dotyczących obowiązkowych *Licencji*, sygnalizacji (*Załącznik H*); - Sposób ustanawiania klasyfikacji; - Miejsce i czas publikacji *Prowizorycznej* i *Końcowej Klasyfikacji*. W przypadku, gdy organizator nie jest w stanie opublikować klasyfikacji, tak jak było ustalone, należy opublikować, we wskazanym uprzednio czasie i miejscu, dokładne informacje dotyczące dalszych kroków jakie planuje się podjąć odnośnie klasyfikacji; - Szczegółową listę nagród; - Przypomnienie postanowień *MKS* dotyczących protestów; - Nazwiska członków Zespołu Sędziów Sportowych i innych osób oficjalnych; - Lokalizację oficjalnej tablicy ogłoszeń (oficjalna tablica ogłoszeń może być zastąpiona elektroniczną tablicą ogłoszeń – aplikacją i/lub stroną www. Wybrana przez organizatora forma tablicy ogłoszeń musi być każdorazowo określona w regulaminie uzupełniającym zawodów); - Warunki odroczenia lub odwołania *Zawodów,* jeżeli obowiązują; - informację dla zawodnika / kierowcy o sposobie pomiaru czasu; **5.3.**Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego musi być przesłana do GKSS PZM przynajmniej na 60 dni przed dniem badania kontrolnego przed zawodami (zwanego dalej BK 1). **5.4.** Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM musi być opublikowany na oficjalnej stronie internetowej organizatora i/lub zawodów nie później niż 30 (45 CEZ) dni przed dniem BK 1, od tego momentu zostanie uruchomiony elektroniczny system zgłoszeń „inside". Dopuszcza się	- Place and date of the *Competition*; - Full description of the proposed *Competition* (length and direction of driving on the *Course*, classes and categories of eligible *Cars*, fuel, restrictions on the number of *Competitors* if such a restriction applies and/or the number of Cars admitted to start (in accordance with Appendix O), etc.); - All useful information regarding *Entries* (place of admission, dates and times of opening and closing the deadline for entries, amount of entry fee, if any); - All useful insurance information; - Dates, times and Start method, with indication of *Handicaps*, if provided; - Reminder of the provisions of ISC, in particular regarding compulsory *Licenses*, signaling (Appendix H); - Method for establishing the classification; - Place and time of publication of the *Provisional* and *Final Classification*. In case when the organizer is not able to publish the classification as agreed, it should be published, at the time and place previously indicated, the precise information on the next steps to be taken regarding to the classification; - A detailed list of awards; - Reminder of the ISC provisions regarding protests; - Names of the Stewards and other officials; - Location of the official notice board (the official notice board may be replaced by an electronic notice board - an application and/or a website. The form of the notice board chosen by the organizer must be specified in the supplementary regulations of the competition each time); - Conditions for postponing or canceling the *Competition*, if applicable. - information for the competitor / driver about the measure time method. **5.3.** The draft of the supplementary regulations must be sent to GKSS PZM at least 60 days before the day of the scrutineering (hereinafter referred BK 1). **5.4.** Supplementary regulations, after issuing a PZM visa, must be published on the official organizer website and/or competition, no later than 30 (45 CEZ) days before the day of BK 1, from then on the electronic entry system "inside" will be launched. It is allowed to publish the time schedule of the competition not later than

publikację harmonogramu czasowego zawodów nie później niż 14 dni przed dniem BK 1. Pełny tekst regulaminu musi być ogłoszony na oficjalnej tablicy ogłoszeń zawodów.

5.5. Do *Regulaminu Uzupełniającego* nie można wprowadzać żadnych zmian po terminie otwarcia *Zgłoszeń,* chyba, że wyrażą na nie jednomyślną zgodę wszyscy już zgłoszeni *Zawodnicy* lub jeśli wprowadzone są decyzją ZSS.

5.6. Uczestnicy będą informowani o wszelkich zmianach tak szybko, jak to będzie możliwe, za pomocą numerowanych i datowanych komunikatów informacyjnych na papierze koloru żółtego, wywieszanych na oficjalnej tablicy ogłoszeń lub publikowane na elektronicznej tablicy ogłoszeń (w trakcie zawodów) i oficjalnej stronie internetowej organizatora i/lub zawodów (przed zawodami).

5.7. Obowiązkiem zawodnika / kierowcy jest utrzymanie kontaktu z biurem zawodów, zatem wystarczającym jest wywieszenie komunikatu / informacji na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

5.8. Podstawowe informacje do podania w oficjalnym programie:

- Stwierdzenie, że *Zawody* prowadzone będą zgodnie z *MKS* i krajowym regulaminem sportowym, jeśli taki został wydany;
- Miejsce i data *Zawodów;*
- Krótki opis i harmonogram czasowy przewidzianych *Zawodów*;
- Nazwy lub nazwiska *Zawodników* i *Kierowców* wraz z przyznanymi numerami startowymi umieszczonymi na ich *Samochodach;*
-*Handicap,* jeśli będzie zastosowany;
- Szczegółową listę nagród;

6. OSOBY OFICJALNE - WŁADZE I KIEROWNICTWO ZAWODÓW (zgodnie z art. 11 MKS)

6.1. Władze zawodów stanowi: Zespół Sędziów Sportowych (zwany dalej ZSS) działający zgodnie z art. 11 MKS.

6.2. Prawa i obowiązki dyrektora wyścigu będącego zastępcą dyrektora zawodów zgodnie z art. 11.10 MKS.

6.3. GKSS PZM powołuje swojego Delegata Technicznego na rok kalendarzowy. Zadaniem delegata technicznego PZM jest kontrola, pomoc i nadzór nad zespołem sędziów technicznych zawodów. W sprawach

14 days before BK 1. The full text of the regulations must be announced on the official notice board of the competition.

5.5. No amendments may be made to the *Supplementary Regulations* after the date of opening of the *Entries*, unless they have been unanimously approved by all already entered *Competitors* or if they are introduced by the decision of the Stewards.

5.6. Participants will be informed of any changes as soon as possible, by means of numbered and dated bulletins printed on yellow paper, displayed on the official notice board or published on an electronic notice board (during the competition) and the official website of the organizer and/or competition (before the competition) .

5.7. It is the responsibility of the competitor / driver to maintain contact with the race office, therefore it is sufficient to display a bulletin / communication on the official notice board.

5.8. Basic information to be provided in the official program:

- Statement that the *Competition* will be run in accordance with the *ISC* and national sports regulations, if one has been issued;
- Place and date of the *Competition*;
- A short description and time schedule of the provided *Competition*;
- Names or surnames of *Competitors* and *Drivers* along with the allocated starting numbers placed on their *Cars*;
-*Handicap*, if it will be used;
- A detailed list of awards;

6. OFFICIALS – AUTHORITIES AND MANAGEMENT (in accordance with art. 11 of ISC)

6.1. The authority of competition is: Panel of Stewards (hereinafter referred Stewards) acting in accordance with art. 11 of ISC.

6.2. Rights and duties of the race director who is the deputy of the clerk of the course in accordance with art. 11.10 of ISC.

6.3. GKSS PZM appoints its Technical Delegate for a current year. The task of the PZM technical delegate is to control, assist and supervise a team of scrutineers of the competition. In technical and safety matters, his opinion is binding. The

technicznych oraz bezpieczeństwa jego zdanie jest wiążące. Organizator wyznacza kierownika badania kontrolnego (zwanego dalej kierownikiem BK). Organizator ma obowiązek zapewnienia sędziów technicznych w ilości odpowiedniej do sprawnego przeprowadzania badań samochodów. Tylko kierownik BK lub upoważniony zastępca ma prawo do wystawiania wiz świadczących o badaniu. Kierownik BK lub upoważniony zastępca jest zobowiązany do przygotowania właściwych protokołów, a po zatwierdzeniu przez delegata technicznego PZM, do dostarczenia ich do ZSS wg harmonogramu.	organizer appoints the scrutineering manager (hereinafter referred BK manager). The organizer is obliged to provide scrutineers in the amount appropriate for the efficient conduct of scrutineering. Only the BK manager or his authorized deputy has the right to issue visas confirming the checks. The BK manager or his authorized deputy is obliged to prepare appropriate protocols, and after approval by the PZM technical delegate, to deliver them to the Stewards according to the schedule.
7. ZGŁOSZENIA, WPISOWE	**7. ENTRIES, ENTRY FEES**
7.1. Zgłoszenie zobowiązuje zawodnika do wzięcia udziału w zawodach, w których zgodził się wystartować, z wyjątkiem przypadku zaistnienia udowodnionej siły wyższej.	**7.1.** The entry obliges the competitor to take part in the competitions in which he agreed to start, except in the case of a proven force majeure event.
7.1.1. Na zawodniku / kierowcy spoczywa obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia oraz umieszczenia w serwisie insidepzm.pl kompletu wymaganych, dokumentów. Dokumenty umieszczone na insidepzm.pl będą udostępnione do wglądu organizatorom zawodów PZM w celu zweryfikowania ich przed OA.	**7.1.1.** The competitor / driver is responsible for correctly filling in the entry form and insert in the insidepzm.pl system all required documents. Documents placed in insidepzm.pl will be shared with PZM competition organizers in order to verify them before OA.
7.1.2. Elektroniczny formularz zgłoszenia wypełnia zawodnik wyłącznie poprzez stronę internetową insidepzm.pl lub oficjalną stronę internetową zawodów / organizatora (w przypadku zawodników posiadających licencję innego ASN-u). Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu pełnej kwoty wpisowego.	**7.1.2.** The on-line entry form is completed by the competitor only via the website insidepzm.pl or the official website of the competition / organizer (in the case of competitors holding a license of other ASN). After correctly completing, attaching confirmation of payment and approval, the entry form will be automatically sent to the given organizer and to the competitor to the e-mail address provided by him in the form. The entry will be accepted only after paying the full entry fee.
7.1.3. Podczas OA, zawodnik / kierowca musi być przygotowany na okazanie wszystkich wymaganych dokumentów.	**7.1.3.** During OA, the competitor / driver must be prepared to show all required documents.
7.1.4. Zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej z organizatorem. Przystąpienie do zgłoszeń na rundę MPRC jest jednoznaczne z wyrażeniem przez zawodnika / kierowcę zgody na przetwarzanie jego danych osobowych związanych z organizacją w/w cyklu oraz publikowaniem zdjęć, materiałów filmowych i wyników na stronach internetowych PZM oraz organizatorów	**7.1.4.** The entry is the conclusion of a civil law contract with the organizer. Joining the entries to MPRC round is synonymous with expressing the consent of the competitor / driver to the processing of his personal data related to the organization of the championship and the publication of photos, video materials and results on websites of PZM and organizers of the rounds, as well as the use of these

rund, a także wykorzystania tych materiałów w celach promocyjnych. Zawodnik / kierowca ma prawo dostępu do swoich danych osobowych, ich poprawiania oraz żądania zaprzestania przetwarzania swoich danych. Żądanie zaprzestania przetwarzania swoich danych osobowych jest jednoznaczne z rezygnacją z udziału w cyklu.	materials for promotional purposes. The competitor / driver has the right to access their personal data, correct them and request to stop processing his data. The request to stop processing his data is synonymous with the resignation from participation in the championship.
7.1.5. Każdy zawodnik, który nadeśle zgłoszenie, a nie będzie mógł wziąć udziału w zawodach, zobowiązany jest przesłać (e-mail) do organizatora, przed rozpoczęciem OA pismo o rezygnacji z udziału w zawodach z podaniem przyczyn. W razie niespełnienia tego warunku organizator wystąpi do GKSS PZM z wnioskiem o nałożenie kary na zawodnika.	**7.1.5.** Each competitor who will send the entry, and will not be able to take part in the competition, is obliged to send (e-mail) to the organizer, before the start of the OA, a letter of resignation from participation in the competition with reasons. If this condition is not met, the organizer will send this issue to GKSS PZM for applying a penalty to the competitor.
7.2. Dla każdych zawodów wprowadza się dwa terminy wpisowego: • Termin I – upływa na 15 dni przed dniem BK-1. • Termin II – upływa na 7 dni przed dniem BK-1.	**7.2.** For each competition, there will be two terms for entries: • 1st term - ends 15 days before BK-1 day. • 2nd term - ends 7 days before BK-1 day.
7.2.1. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego na każdą rundę w roku 2024 wynosi:	**7.2.1.** In 2024 the maximum amount of the basic entry fee for each round is:

Grupa / Klasa Group / Class	I termin zgłoszeń 1st term for entries	II termin zgłoszeń 2nd term for entries
SuperCar	1800,- PLN	2700,- PLN
SuperCar Light	1450,- PLN	2150,- PLN
SuperNational (SN 1600, SN - 2000, SN + 2000)	1200,- PLN	1800,- PLN
RWD Cup / RXN1	1100,- PLN	1650,- PLN
SC Cup /RXN2/RXN3A/RXN3B	850,- PLN	1300,- PLN

Zgłoszenie Zawodnika do Klasyfikacji Zespołów Sponsorskich. Entry of Competitor to Sponsorship Classification	0,- PLN

Wysokość wpisowego bez reklamy dodatkowej organizatora wynosi:
Sum of entry fee without organizer optional advertisement is:

Grupa / Klasa Group / Class	I termin zgłoszeń 1st term for entries	II termin zgłoszeń 2nd term for entries
SuperCar	3600,- PLN	5400,- PLN
SuperCar Light	2900,- PLN	4350,- PLN
SuperNational (SN 1600, SN - 2000, SN + 2000)	2400,- PLN	3600,- PLN
RWD Cup / RXN1	2200,- PLN	3300,- PLN
SC Cup /RXN2/RXN3A/RXN3B	1700,- PLN	2550,- PLN

7.2.2. Po upływie II terminu organizator może przyjąć, za zgodą dyrektora zawodów, zgłoszenie po wpłaceniu 200% wpisowego określonego dla terminu I, ale nie później niż 48 godzin przed BK1. Po	**7.2.2.** After the deadline of second term the organizer may accept entry, with the consent of the clerk of the course, after paying 200% of the entry fee specified for the term I but not later than 48 hours

każdej rundzie zawodnik / kierowca lub jego upoważniony przedstawiciel zobowiązany jest do odbioru wszystkich dokumentów zdeponowanych w biurze zawodów, w tym również Książki Samochodu Sportowego (zwanej dalej KSS). Zwrot dokumentów w innym terminie nastąpi po wpłaceniu do organizatora opłaty regulaminowej w wysokości 100,- PLN.	before BK1. After each round, the competitor / driver or his authorized representative is obliged to collect all documents from race office, including the National Technical Passport (hereinafter referred KSS). The return of documents at other date will take place after paying to the organizer's fee in sum of 100, PLN.
7.3. Każdy zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego, opłaty za dodatkową powierzchnię w parku maszyn oraz innych opłat, zgodnych z niniejszym regulaminem ramowym oraz regulaminem uzupełniającym, musi zgodnie z zapisami „Ustawy o VAT", podać w tytule przelewu, NIP podmiotu, na który będzie wystawiona faktura. W przypadku braku w/w informacji wystawienie FV w późniejszym terminie nie będzie możliwe. Pełne dane do faktury należy podać w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu w/w warunków, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas odbioru administracyjnego.	**7.3.** Each competitor who wants to receive a VAT invoice for the entry fee, the fee for additional space in the paddock and other fees, in accordance with these framework regulations and supplementary regulations, must, in accordance with the provisions of the Polish VAT regulations, provide in the transfer title, NIP number of the entity for which the invoice should be issued. In the absence of the above-mentioned information, it will not be possible to issue an invoice at a later date. Full invoice details should be provided in the electronic application form. After fulfilling the above-mentioned conditions, the competitor will receive a VAT invoice during the administrative checking.
8. NUMERY STARTOWE - REKLAMA	**8. COMPETITION NUMBERS-ADVERTISING**
8.1. Zawodnicy / kierowcy sklasyfikowani na pierwszych 10 miejscach w Mistrzostwach poprzedniego roku mają przydzielone numery zgodnie z ich klasyfikacją. Wszyscy pozostali będą mieli numery przydzielone przez organizatora zawodów. Zawodnicy mogą się ubiegać o inny numer u organizatora jeśli numer nie jest już zajęty przez innego zawodnika.	**8.1.** Competitors / drivers classified in the first 10 places in the Championship of the previous year have assigned numbers according to their classification. All others will have numbers assigned by the organizer of the competition. Competitors may apply for a different number from the organizer if the number is no longer occupied by another player.
8.2. Każda cyfra tworząca numer na szybach bocznych powinna mieć minimalną grubość 4 cm i wysokość 20 cm. Barwa cyfry – pomarańczowa (PMS 804). Każda cyfra tworząca numer na szybach przedniej, tylnej powinna mieć minimalną grubość 3 cm i wysokość 16 cm. Barwa cyfry – pomarańczowa (PMS 804). Obowiązują numery na każdym boku zgłoszonego samochodu (Zał. 2 do niniejszego regulaminu).	**8.2.** Each figure forming the number on side windows should have a minimum thickness of 4 cm and a height of 20 cm. Color digits - orange (PMS 804). Each number forming the number on the windscreens, rear should have a minimum thickness of 3 cm and a height of 16 cm. Color digits - orange (PMS 804). The numbers on each side of the declared car apply (App. 2 to these regulation).
8.3. Na dachu pojazdu na białym polu o wymiarach 35 cm x 50 cm obowiązuje umieszczenie czarnego numeru startowego zwróconego górą w kierunku przodu samochodu. Każda cyfra tworząca numer startowy musi mieć minimalną grubość 5 cm i wysokość 28 cm (Zał. 2 do niniejszego regulaminu).	**8.3.** On the roof of the vehicle, on a white field measuring 35 cm x 35 cm, it is mandatory to place a black starting number facing upwards towards the front of the car. Each digit forming the start number must have a minimum thickness of 5 cm and 28 cm high (App. 2 to these regulation).
8.4. Organizator może zobowiązać kierowców / zawodników do umieszczenia	**8.4.** The organizer may oblige drivers / competitors to place additional advertising

na samochodach reklamy dodatkowej (zał.3). Zawodnik / Kierowca może zostać zwolniony od tego obowiązku poprzez uiszczenie opłaty w wysokości 200% regulaminowej kwoty wpisowego.	on cars (App. 3). The competitor / driver may be released from this obligation by paying a fee of 200% of the statutory entry fee.
8.5. Kierowców obowiązuje umieszczenie na bocznych tylnych szybach: - nazwiska lub pseudonimu (jeżeli została wydana stosowna licencja), wysokość litery dużej - minimum 6 cm, małych – minimum 4,5 cm, w kolorze białym, obowiązuje czcionka Helvetica (Zał. 2 do niniejszego regulaminu). Użycie imienia lub innej nazwy dla kierowcy niż nazwisko lub pseudonim jest zabronione. - dopuszcza się umieszczenie pierwszej litery imienia; - symbolu dopuszczenia do danej rundy; - symbolu narodowego – flagi (zgodnej z posiadaną licencją); Umieszczenie innych symboli, cyfr lub liter jest zabronione.	**8.5.** Drivers are obliged to place on the side rear windows: - name or nickname (if the appropriate license has been issued), height of the figure larger - minimum 6 cm, small - minimum 4.5 cm, in white color, valid font Helvetica (App. 2 to this regulation). The use of a name or other designation for the driver than the surname or pseudonym is prohibited. - the first letter of the name is allowed; - the approval symbol to a given round; - national symbol – flag (in accordance with place of license issuing). Placing other symbols, numbers or letters is prohibited.
9. ZEZWOLENIE – OPOWIEDZIALNOŚĆ - UBEZPIECZENIE	**9. AUTHORIZATION - LIABILITY - INSURANCE**
9.1. Organizator musi posiadać pisemną zgodę posiadacza terenu na przeprowadzenie zawodów, na którym mają się one odbyć, jeżeli teren ten nie jest we władaniu organizatora.	**9.1.** The organizer must have a written consent of the site occupier to conduct the competition, if the site is not in the possession of the organizer.
9.2. Organizator jest odpowiedzialny za ubezpieczenie zawodów w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC), podobnie w zakresie ubezpieczenia od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW). Ochroną ubezpieczeniową muszą być objęte wszystkie osoby oficjalne i osoby organizatora nieobjęte innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania zawodów.	**9.2.** The organizer is responsible for insurance of competition from Civil Liability (OC). The same for Accident Insurance (NNW) of all officials and organizers personnel, which is not covered by other insurance policy. Both these policies must cover the entire duration of the competition.
9.3. Organizator nie ponosi odpowiedzialności za jakiekolwiek szkody i/lub straty i/lub krzywdy zawodników i/lub kierowców i/lub personelu zawodnika, powstałe podczas udziału w zawodach.	**9.3.** The organizer is not responsible for any damages and/or losses and/or harms of competitors and/or drivers and/or competitors personnel occurred during participation in the competition/round.
9.4. Każdy zawodnik/kierowca bierze udział w zawodach na własną odpowiedzialność. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik oraz zgłoszony kierowca zrzekają się wszelkich praw do dochodzenia wszelkich odszkodowań za jakiekolwiek straty i/lub szkody i/lub krzywdy, mogące być wynikiem wypadków podczas zawodów, które mogą się zdarzyć im, członkom ich personelu oraz ich osobom towarzyszącym. Zrzeczenie to dotyczy FIA, PZM, organizatora, osób oficjalnych oraz innych zgłoszonych zawodników i kierowców. Zaleca się	**9.4.** Each competitor / driver takes part in competitions at his own risk. By signing the entry form, the competitor and entered driver renounces all rights to enforce any compensation for any losses and / or damages and / or harms that may result from accidents during the competition that may occur to them, their personnel members and their accompanying persons. This renouncement refers to the FIA, PZM, the organizer, officials and other entered competitors and drivers. Competitors are advised to have voluntary insurance car insurance (AC) with an extension to the risk

zawodnikom posiadanie ubezpieczenia zgłoszonego samochodu w zakresie Autocasco (AC) z rozszerzeniem o ryzyko udziału w imprezach sportowych.	of participating in sports events.
9.5. Wpisowe nie zawiera składki ubezpieczeniowej pokrywającej OC zawodnika, kierowcy oraz personelu zawodnika wobec osób trzecich oraz NNW zawodnika, kierowcy i personelu zawodnika.	**9.5.** The entry fee does not include an insurance premium covering the competitors, drivers and competitors personnel liability towards third parties and accident insurance of driver's and competitors personnel.
9.6. Personel zawodnika oraz jego osoby towarzyszące podlegają wyłącznej odpowiedzialności zawodnika. Organizator zawodów nie ponosi odpowiedzialności za personel zawodnika oraz jego osoby towarzyszące i spowodowane przez nich szkody i/lub straty i/lub krzywdy.	**9.6.** The competitor is solely responsible for his personnel and accompanying persons. The organizer of the competition is not responsible for the competitor personnel and accompanying persons and damages and / or losses and / or harms caused by them.
10. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY NA ZAWODACH	**10. ADMINISTRATIVE CHECKS DURING THE COMPETITION**
10.1. Kierowcy, których zgłoszenia zostały przyjęte do zawodów, zobowiązani są do dokonania w Biurze Zawodów kontroli dokumentów. Kierowca / zawodnik przedkłada licencję sportową.	**10.1.** Drivers whose entries have been accepted for the competition are obliged to proceed documents control at the Race Office. Driver / competitor submits a sports license.
10.1.1. Dopuszcza się dokonanie odbioru administracyjnego przez inną osobę niż zawodnik (np. mechanik), lecz musi ona mieć pisemne upoważnienie od zawodnika, oraz zawodnik powinien poinformować o tym organizatora przed czasem wyznaczonym na odbiór administracyjny. Zawodnik powinien wtedy zgłosić się przed zakończeniem badania kontrolnego w biurze zawodów w celu potwierdzenia swojej obecności oraz uzupełnienia wszelkich podpisów niezbędnych do wzięcia udziału w zawodach.	**10.1.1.** It is allowed to perform administrative checks by a person other than a competitor (e.g. a mechanic), but this person must have a written authorization from the competitor, and the competitor should inform the organizer about this before the time set for administrative checks. The competitor should then report before the end of the administrative checks at the race office in order to confirm his presence and complete any signatures necessary to participate in the competition.
10.2. Po pozytywnym odbiorze administracyjnym, kierowca otrzymuje dokumenty zawodów, a w szczególności kartę badania kontrolnego uprawniającą go do przedstawienia samochodów do badania.	**10.2.** After positive passing administrative checks, the driver receives the competition documents, and in particular the scrutineering card entitling him to present the cars for controls.
10.3. Zdeponowane KSS-y, zwracane są w biurze zawodów po zakończeniu rundy lub wcześniej na polecenie dyrektora zawodów.	**10.3.** The deposited KSS`s are returned in the race office after the round is completed, or earlier on the instruction of the clerk of the course.
11. BADANIA LEKARSKIE	**11. MEDICAL CHECKS**
11.1. Dyskwalifikacja kierowcy z wyścigu z uwagi na aktualny stan zdrowia, jest możliwa wyłącznie w oparciu o opinię lekarską. Obecność środków odurzających lub alkoholu musi być jednoznacznie stwierdzona. Decyzje o dyskwalifikacji podejmuje ZSS.	**11.1.** Disqualification of the driver from the race due to the current health condition is possible only on the basis of a medical opinion. The presence of narcotic drugs or alcohol must be clearly stated. Decisions about disqualification are taken by the Stewards.
11.2. W przypadku kolizji, która spowodowała nieukończenie danego biegu,	**11.2.** After a collision which caused the failure to complete a given race, the driver

kierowca może uczestniczyć w dalszej części zawodów wyłącznie po zbadaniu go przez lekarza zawodów i udzieleniu przez niego pisemnej zgody. Obowiązek zgłoszenia się do lekarza należy do kierowcy.

11.3. Każdy wypadek Kierowcy podczas zawodów, skutkujący skierowaniem go do dalszego leczenia szpitalnego musi być odnotowany przez Naczelnego Lekarza zawodów w Karcie Wypadkowej. Warunkiem dopuszczenia w/w Kierowcy do następnych zawodów jest odbycie ponownych badań lekarskich (u Lekarza Specjalisty Medycyny Sportowej). Do czasu wykonania ponownych badań licencja Kierowcy ulega zawieszeniu z urzędu.

12.BADANIA KONTROLNE SAMOCHODÓW

12.1. Badanie kontrolne przeprowadzają sędziowie techniczni, którzy identyfikują samochód z jego KSS oraz sprawdzają spełnienie wymogów przepisów bezpieczeństwa sportowego. Zawodnik/kierowca swoim zgłoszeniem do zawodów potwierdza zgodność zgłoszonego samochodu z przepisami bezpieczeństwa, technicznymi grupy i klasy oraz pozytywny stan techniczny samochodu.

12.2. BK-1 odbędzie się w miejscu i czasie podanym przez organizatora. Ponadto sędziowie techniczni zawodów mają prawo i obowiązek dokonywać oględzin zgłoszonych samochodów w każdym miejscu i czasie zawodów. Badanie połączone z rozbiórką „z urzędu" lub na skutek protestu przeprowadza się wyłącznie po zakończeniu biegu finałowego za zgodą ZSS.

12.3. Zgłoszony samochód musi odpowiadać przepisom technicznym i bezpieczeństwa w każdym czasie trwania zawodów tzn. począwszy od BK-1 do czasu rozwiązania parku zamkniętego.
Niezgodność z przepisami technicznymi grupy/klasy powoduje:
- podczas BK-1 - niedopuszczenie do zawodów przez ZSS;
- po badaniu kontrolnym - wniosek do władz zawodów (ZSS) o nałożenie kary za odstępstwa techniczne do dyskwalifikacji włącznie.

12.4. Samochód do BK-1 musi być przedstawiony w stanie gotowym do wyścigu, czysty zarówno z zewnątrz jak i wewnątrz, włącznie z obowiązkowymi

may participate in the further part of the competition only after having been examined by the doctor and given a written permission by him. The obligation to report to the doctor belongs to the driver.

11.3. Every Driver's accident during the competition, resulting in a referral for further hospital treatment, must be noted by the Chief Medical in the Accident Card. The condition for the admission of the above-mentioned driver to the next competition is to undergo re-medical examinations (at the Sports Medicine Specialist). Pending the re-examination, the Driver's license is suspended ex officio.

12. SCRUTINEERING

12.1. Scrutineering is carried out by technical judges who identify the car with its KSS and check that the requirements of sports safety regulations are met. The competitor / driver confirms the compliance of the reported car with the safety and technical regulations of the group and class, as well as the positive technical condition of the car with his application for the competition.

12.2. BK-1 will be held at the place and time specified by the organizer. In addition, technical judges have the right and obligation to inspect the entered cars at any place and time of the competition. The controls combined with the dismantling "ex officio" or as a result of the protest is carried out only after the end of the final heat, with the consent of the Stewards.

12.3. The registered car must comply with the technical and safety regulations at any time during the competition, i.e. from BK-1 until dissolution of the parc ferme.
Non-compliance with technical regulations of the group / class results in:
- during BK-1 - no admission to the competition by the Stewards;
- after the scrutineering - request to the competition authorities (Stewards) to impose a penalty for technical violation to disqualification from the comepetition, inclusive.

12.4. For the BK-1, car must be presented ready for race, car should be clean both inside and outside, including the mandatory elements of driver's safety equipment.

elementami wyposażenia bezpieczeństwa kierowcy.	
12.5. W przypadku zarządzonej rozbiórki zgłoszonego samochodu lub pobrania próbki paliwa, na zawodniku / kierowcy i jego personelu ciąży obowiązek niezwłocznego okazania komisji technicznej żądanej części lub umożliwienia pobrania próbki paliwa. Niepoddanie samochodu zarządzonemu badaniu – powoduje dyskwalifikację przez ZSS zawodnika / kierowcy z zawodów za odstępstwa techniczne.	**12.5.** In case of a dismantling order of the notified car or taking a fuel sample, the competitor / driver and his personnel shall be obliged to promptly submit to the technical commission the part requested or to allow a fuel sample to be taken. Failure to submit the car to the ordered checks - causes the disqualification applied by the Stewards to the competitor / driver from the competition for technical violation.
12.6. Samochód, który uległ kolizji w trakcie zawodów, może brać udział w dalszej części zawodów wyłącznie po uzyskaniu pozytywnej opinii Kierownika BK. Obowiązek zgłoszenia samochodu do ponownej kontroli spoczywa na zawodniku/kierowcy.	**12.6.** A car that suffered a collision during the competition may take part in the further part of the competition only after obtaining a positive opinion from the Chief of Scrutineering. The obligation to report the car for re-inspection rests with the competitor / driver.
12.7. Od decyzji delegata technicznego przysługuje kierowcy odwołanie do władz zawodów natychmiast po jej zakomunikowaniu. Jeżeli chodzi o zakwalifikowanie konkurenta do jego klasy - najpóźniej w ciągu 30 minut od wywieszenia list startowych. ZSS na skutek odwołania kierowcy od decyzji BK może zarządzić ponowne rozpatrzenie sprawy przez Delegata technicznego lub jego decyzję podtrzymać.	**12.7.** The decision of the ASN Techical Delegate may be appealed by the driver to the competition authorities immediately after the announcement. Regarding the qualification of the other competitor to his class - no later than 30 minutes after the display of the starting lists. As a result of the driver's appeal against the Scrutineering, the Stewards may order a reconsideration of the case by the ASN Technical Delegate or uphold his decision.
12.8. Kierowca, który ukończył wyścig, ma prawo - w ciągu 30 minut od ogłoszenia wyników prowizorycznych tego biegu - złożyć protest na jednego ze swych konkurentów, jeżeli uważa, iż samochód konkurenta nie odpowiada przepisom technicznym tej klasy.	**12.8.** A driver who has finished a race has the right - within 30 minutes from the announcement of the provisional results of this race - to protest against one of his competitors if he believes that the competitor's car does not comply with the technical regulations of this class.
12.9. Jeżeli BK-1 odbywa się wcześniej niż w dniu rozgrzewki (warm-up), organizator może uwzględnić w programie zawodów dodatkowe badanie kontrolne w dniu rozgrzewki (warm-up). Organizator może podzielić czas przeznaczony na badanie kontrolne z uwzględnieniem czasu badania poszczególnych klas. Może także nakładać kary na kierowców, którzy nie podstawią samochodu w wyznaczonym czasie na badanie danej klasy (kara nie może być wyższa od wpisowego), jednak nie może odmówić badania samochodu, jeżeli został on przedstawiony na BK-1 w godzinach jego funkcjonowania. Poza czasem funkcjonowania BK-1, władze zawodów w przypadku, gdy spóźnienie spowodowane zostało siłą wyższą, mogą wyznaczyć dodatkowy termin badania kontrolnego.	**12.9.** If the BK-1 is held earlier than on the day of the warm-up, the organizer may include in the program an additional scrutineering on the day of the warm-up. The organizer may divide the time allocated for the scrutineering taking into account the time of scrutineering of each classes. Organizer may also impose penalties on drivers who do not submit the car within the scheduled time for scrutineering of a given class (the penalty cannot be higher than the entry fee), however it cannot refuse scrutineering the car if it has been presented to BK-1 during its operating hours. In addition to the time of operation of the BK-1, competition authorities in the event that lateness was caused by force majeure, may set an additional date for the scrutineering.
12.10. Po badaniu kontrolnym samochód	**12.10.** After the scrutineering, the car

musi być oznaczony symbolem BK.
12.11. Zawodnik ma prawo przedstawić do BK-1 dwa samochody w tej samej klasie. Ostateczny wybór samochodu może nastąpić jedynie do momentu wyjazdu na rozgrzewkę (warm-up). Komisja techniczna zobowiązana jest do usunięcia oznaczeń dopuszczających samochód wycofany z udziału w zawodach.
12.12. Podczas BK-1 może zostać przeprowadzone znakowanie kasków, gaśnic i kombinezonów.
12.13. Kierownik BK po zakończonym BK-1 przekazuje protokoły – podczas pierwszego posiedzenia Zespołu Sędziów Sportowych.
12.14. Wszystkie procedury dotyczące uzyskiwania dokumentów technicznych samochodu wraz z opłatami są umieszczone na oficjalnej stronie internetowej PZM w zakładce "samochody" www.pzm.pl/samochody, w dziale „dokumenty samochodów sportowych".
12.15. W przypadku przeprowadzenia pomiaru czasu aparaturą AMB / Mylaps, zawodnicy są zobowiązani do:
- pobrania w biurze zawodów podczas odbioru administracyjnego transpondera;
- zakupu uchwytów do mocowania transpondera (dostępne w biurze zawodów lub poprzez stronę producenta https://www.mylaps.com);
- miejsce mocowania transpondera zostanie wskazane podczas BK-1.

13. PRZEBIEG ZAWODÓW
13.1. W czasie zawodów odbywają się:
- rozgrzewka (warm-up);
- biegi kwalifikacyjne;
- biegi półfinałowe A, B;
- biegi finałowe.

13.2. Biegi Kwalifikacyjne
13.2.1. Odbędą się cztery biegi kwalifikacyjne. Biegi kwalifikacyjne odbywają się na dystansie od czterech do pięciu okrążeń toru – każdorazowo liczba okrążeń zostanie określona w regulaminie uzupełniającym zawodów.
13.2.2. Pozycje startowe do biegów w danej kwalifikacji nadawane będą następująco:
- w każdym biegu startuje maksymalnie 5 samochodów, ustawionych w jednym rzędzie;
- pozycje startowe nadawane są na podstawie uzyskanego czasu (z uwzględnieniem zdobytej liczby punktów i decyzji wydanych przez ZSS);

must be marked with the BK symbol.
12.11. The competitor has the right to submit to BK-1 two cars in the same class. The choose of the final car can only take place until the moment of leaving onto warm-up. The technical commission is obliged to remove the signs allowing to take participate in competition from the car withdrawn from the competition.
12.12. Helmets, fire extinguishers and racing suits may be marked during BK-1.
12.13. After ending the BK-1 the BK manager passes forward the protocols - during the first Stewards Meeting.

12.14. All procedures for obtaining technical documents of the car along with the fees are published on the official PZM website in the "cars" tab www.pzm.pl/samochody, in the "sports cars documents" section.
12.15. In the case of performing timing with AMB / Mylaps equipment, competitors are required to:
- take a transponder in the race office during the administrative checks;
- purchase of mounting holders for transponder (available in the race office or via the manufacturer's website https://www.mylaps.com);
- location for transponder assembly will be indicated during BK-1.

13. RUNNING OF THE COMPETITION
13.1. During the competition, there are running:
- warm-up;
- qualifying heats;
- A, B semi-final heats;
- final heats.

13.1.1. Qualifying Heats
13.2.1. There will be four qualifying heats. Qualifying heats take place on a distance of from four to five laps of the track - each time the number of laps will be specified in the supplementary regulations of the competition.
13.2.2. Starting positions for heats in a given qualification will be assigned as follows:
- there are maxiumum 5 cars in each heat, they are placed to start in a one row;
- starting positions are given on the basis of the time obtained (taking into account the number of points obtained and the decisions issued by the Stewards);
- the heats of a given qualification will be

- biegi danej kwalifikacji odbywać się będą w kolejności od zawodników najwolniejszych do najszybszych; - w przypadku, gdy w dwóch pierwszych biegach liczba samochodów będzie wynosiła pomiędzy 6-9, odbędą się dwa biegi w/g klucza: 9 samochodów: w pierwszym biegu startuje czterech najwolniejszych zawodników, w drugim pięciu. 8 samochodów: w pierwszym biegu startuje czterech najwolniejszych zawodników, w drugim czterech. 7 samochodów: w pierwszym biegu startuje trzech najwolniejszych zawodników, w drugim czterech. 6 samochodów: w pierwszym biegu startuje trzech najwolniejszych zawodników, w drugim trzech.	held in order from the slowest to the fastest; - if in the first two heats the number of cars will be between 6-9, two heats will take place in accordance with a key: 9 cars: four slowest competitors compete in the first heat, five in the second. 8 cars: four slowest competitors compete in the first run, four in the second. 7 cars: three slowest competitors compete in the first run, four in the second. 6 cars: three slowest competitors compete in the first run, three in the second.
13.2.3. Pola startowe do poszczególnych kwalifikacji zostaną ustalone następująco: Pierwszy bieg kwalifikacyjny - na podstawie losowania, które przeprowadzone zostanie elektronicznie i zatwierdzone przez ZSS. Drugi bieg kwalifikacyjny - według wyników z pierwszego biegu kwalifikacyjnego. Trzeci bieg kwalifikacyjny - według wyników z drugiego biegu kwalifikacyjnego. Czwarty bieg kwalifikacyjny - według wyników z trzeciego biegu kwalifikacyjnego.	**13.2.3.** The starting positions for qualifying heats will be determined as follows: The first qualifying heat - draw, which will be carried out electronically and approved by the Stewards. Second qualifying heat - according to the results from the first qualifying heat. Third qualifying heat - according to the results from the second qualifying heat. Fourth qualifying heat - according to the results from the third qualifying heat.
13.2.4. Wszyscy zawodnicy danej grupy (klasy) wyrażają swoją gotowość wzięcia udziału w danej kwalifikacji podjeżdżając swoim samochodem na pole przedstartowe, przed ustawieniem się na polach startowych pierwszych zawodników tej grupy. Zawodnik, który nie stanie na starcie w danej kwalifikacji musi, przed startem swojej grupy kwalifikacyjnej, poinformować o tym fakcie osobę ds. kontaktów z zawodnikami, a jeżeli tego nie zrobi podlega karze do decyzji ZSS. Po rozpoczęciu pierwszego biegu w klasie, brak zawodnika powoduje zmianę ustawień tylko, gdy w biegu miałoby jechać mniej niż 3 zawodników	**13.2.4.** All competitors of a given group (class) express their readiness to take part in a given qualification by driving their car to the pre-start field, before the first competitors of this group are set on the starting grid. A competitor who does not take part in a given qualification must, before the start of his qualifying group, inform about this fact the competitor relations officer, and if he fails to do so, he will be a subject of penalty up to the Stewards decision. After starting the first race in the class, the absence of a competitor causes a change settings only if there are fewer than 3 competitors in the race
13.2.5. Wszystkie biegi kwalifikacyjne odbywają się z pomiarem czasu, a najszybszy kierowca w każdym biegu - otrzyma 50 pkt., drugi 45 pkt., trzeci 42 pkt., czwarty 40 pkt., piąty 39 pkt., szósty 38 pkt., itd. Jeżeli dwóch kierowców uzyska taki sam	**13.2.5.** All qualifying heats are taking place with timekeeping, and the fastest driver in each heat - will receive 50 points, the second 45 points, the third 42 points, the fourth 40 points, the fifth 39 points, the sixth 38 points, etc. If two drivers get the same time of

czas biegu kwalifikacyjnego, o ich pozycji zdecyduje lepszy najlepszy czas jednego okrążenia tego biegu. Jeżeli to nie przynosi rozstrzygnięcia – pod uwagę brane będą drugie najlepsze czasy okrążenia, potem trzecie, itd. Jeżeli bieg zostanie powtórzony, kierowca, który wystartował do biegu przerwanego, ale nie miał możliwości wystartowania w biegu wznowionym, oznaczony będzie jako „DNF", a nie jako „DNS", i otrzyma odpowiednie punkty.	qualifying heat, their position will be determined by the best time of one lap of this heat. If this does not bring a settlement - the second best lap time, then third, etc. will be taken into account. If the heat is repeated, the driver who started to heat but was not able to start in the restart heat will be marked as "DNF", not as "DNS", and will receive the corresponding points.
13.2.6. Bieg kwalifikacyjny ukończy kierowca, który przejedzie wymaganą regulaminem liczbę okrążeń toru i uzyska czas nie dłuższy niż dwie minuty od czasu zwycięzcy tego biegu. Flaga mety kończy bieg dla wszystkich kierowców. Jeżeli kierowca zostanie zdublowany, uznaje się, że nie ukończył biegu kwalifikacyjnego (DNF).	**13.2.6.** The qualifying heat will be completed by the driver who will pass the required number of laps of the circuit and will achieve a time not longer than two minutes from the time of the winner of this race. The finish flag ends the heat for all drivers. If the driver is doubled, it is considered that he has not completed the qualifying race (DNF).
13.2.7. Jeżeli kierowca wraz z samochodem ustawił się poprawnie na polu startowym i był na na nim obecny w momencie startu biegu – uznaje się, że wystartował. W przeciwnym razie, kierowca zostanie oznaczony jako DNS	**13.2.7.** If the driver and his car lined up correctly on the starting grid and were present at the start of the race, he is considered to have started. Otherwise, the driver will be marked as DNS
13.2.8. Kierowcy którzy nie ukończą biegu kwalifikacyjnego (oznaczeni jako DNF) otrzymają tyle punktów, ile otrzymałby najwolniejszy kierowca, minus jeden punkt, gdyby wszyscy zgłoszeni do klasy zawodnicy zostali sklasyfikowani w tej kwalifikacji.	**13.2.8.** Those Drivers who did not complete a Heat (marked as DNF) will be credited with a total of points that the slowest Driver would be given, less one point, supposing that all the starters in the competition were classified.
13.2.9. Wszyscy kierowcy, którzy nie wystartowali w biegu kwalifikacyjnym (DNS) uzyskują taką samą liczbę punktów, ile otrzymałby najwolniejszy kierowca, minus pięć punktów, gdyby wszyscy zgłoszeni do klasy zawodnicy zostali sklasyfikowani w tej kwalifikacji.	**13.2.9.** All drivers who did not start the qualifying heat (DNS) receive the same number of points as the slowest driver would have received, minus five points supposing that all the starters in the competition were classified.
13.2.10. Wszyscy kierowcy, którzy zostali zdyskwalifikowany z biegu kwalifikacyjnego (DQ) uzyskują taką samą liczbę punktów, jaką otrzymałby najwolniejszy kierowca, minus dziesięć punktów, gdyby wszyscy zgłoszeni do klasy zawodnicy zostali sklasyfikowani w tej kwalifikacji.	**13.2.10.** All drivers who are disqualified from a qualifying (DQ) heat receive the same number of points that the slowest driver would have received, minus ten points supposing that all the starters in the competition were classified.
13.2.11 Wynik kwalifikacji (klasyfikacja pośrednia) wyznaczony jest na podstawie sumy punktów ze wszystkich rozegranych biegów kwalifikacyjnych. W przypadku takiej samej liczby punktów, rozstrzyga większa liczba lepszych miejsc w poszczególnych biegach kwalifikacyjnych. W przypadku dalszego braku	**13.2.11** The qualifying heats result (intermediate classification) is determined based on the sum of points from all qualifying heats. In the case of the same number of points, the greater number of better places in individual qualifying heats will decide. If there is still no result, the result of the last qualifying race will be

rozstrzygnięcia, decyduje wynik ostatniego biegu kwalifikacyjnego.	decisive.
13.2.12. Aby zostać sklasyfikowanym w rundzie, kierowca musi przekroczyć linię mety co najmniej jednego biegu kwalifikacyjnego, przejeżdżając taką samą liczbę okrążeń jaką przejechał zwycięzca tego biegu oraz musi wziąć udział w drugim biegu kwalifikacyjnym. Jako wzięcie udziału w danym biegu rozumie się wystartowanie w biegu.	**13.2.12.** To be classified in a round, a driver must cross the finish line of at least one qualifying heat, completing the same number of laps as the winner of that heat, and must take part in the second qualifying heat. Taking part in a heat means starting the heat.
13.2.13. Pierwszych 3 kierowców po biegach kwalifikacyjnych otrzymuje punkty do klasyfikacji MPRC wg. zasady: 1 miejsce 3 pkt. 2 miejsce 2 pkt. 3 miejsce 1 pkt.	**13.2.13.** The first 3 drivers from the classification after four qualifying heats will receive points for MPRC classification, according to the rules: 1st place 3 points 2nd place 2 points 3rd place 1 point
13.3. Biegi Półfinałowe A, B i Finały	**13.3.** Semi-Finals A, B and Finals
13.3.1. Pierwszych 12 kierowców po czterech biegach kwalifikacyjnych awansuje do półfinałów A, B. Pierwszych 3 kierowców z każdego półfinału awansuje do finału. Półfinały odbędą się, gdy po dwóch biegach kwalifikacyjnych, sklasyfikowanych i zdolnych do startu będzie minimum 8 samochodów (po cztery samochody w półfinale). Jeśli półfinały się nie odbędą pierwszych 6 kierowców awansuje do finału.	**13.3.1.** The first 12 drivers after four qualifying heats will advance to the semi-finals A, B. The first 3 drivers from each semi-final will advance to the final. The semi-finals will be held when, after two qualifying heats, there are at least 8 cars classified and able to start (four cars in the semi-finals). If the semi-finals are not held, the first 6 drivers will advance to the final.
13.3.2. W półfinałach A, B startować będzie maksymalnie 6 samochodów ustawionych w trzech rzędach w systemie 2+2+2, na dystansie od pięciu do sześciu okrążeń toru – każdorazowo ilość okrążeń zostanie określona w regulaminie uzupełniającym zawodów. Kierowcy zajmujący po kwalifikacjach pozycje: 1,3,5,7,9,11, startują w półfinale A. Kierowcy zajmujący pozycje: 2,4,6,8,10,12 startują w półfinale B.	**13.3.2.** In the semi-finals A, B there will be a maximum of 6 cars, placed in three rows in the 2 + 2 + 2 system, at a distance of five or a maximum of six laps of the circuit - each time the number of laps will be determined in the supplementary regulations of the competition. Drivers, after qualification heats from positions: 1,3,5,7,9,11, start in the semi-final A. Drivers from positions: 2,4,6,8,10,12 take part in the semi-final B.
13.3.3. Kierowca, który nie stawi się w wyznaczonym czasie na pola przedstartowe lub zgłosił brak możliwości startu w półfinale, zostaje zastąpiony kolejnym kierowcą (kierowca rezerwowy) sklasyfikowanym po kwalifikacjach. Kierowcy rezerwowi (miejsce 13,14,15 i 16) oczekują na polach przedstartowych na ewentualne zastąpienie brakujących kierowców. Startujący w półfinale kierowcy zajmują pozycję o jedną wyżej, anulując powstałą lukę, a kierowca rezerwowy zajmuje ostatnie pole startowe. W biegach Finałowych startować będzie maksymalnie 6 samochodów ustawionych w trzech rzędach w systemie 2+2+2, na dystansie pięciu lub maksymalnie sześciu	**13.3.3.** A driver who fails to appear at the pre-start grid at the scheduled time or who reports being unable to start in the semi-final will be replaced by the next driver (reserve driver) classified after qualifying heats. Reserve drivers (places 13, 14, 15 and 16) are waiting on the pre-start grid to replace the missing drivers. The drivers starting in the semi-final take one position higher, eliminating the gap, and the reserve driver takes the last starting position. A maximum of 6 cars will start in the Final heats, arranged in three rows in a 2+2+2 system, over a distance of five or a maximum of six laps of the track. The winners of the semi-finals A and B take 1st and 2nd place in the final - the one who has

okrążeń toru. Zwycięzcy półfinału A i B zajmują w finale 1 i 2 pole startowe – ten z nich, który po biegach kwalifikacyjnych ma wyższe miejsce, w finale startuje z pierwszego pola. Kierowcy, którzy zajęli drugie miejsca w półfinale A lub B zajmują w finale pozycje na polach startowych 3 i 4 w zależności który z kierowców miał wyższe miejsce po biegach kwalifikacyjnych. W/w zasada jest analogiczna dla kierowców, którzy zajęli trzecie pozycje w półfinałach.	a higher place after the qualifying heats starts in the first place in the final. The drivers who took second place in the A or B semi-finals take positions in the final on starting grids 3 and 4, depending on which of the drivers placed higher after the qualifying heats. The above-mentioned rule is analogous for drivers who took third positions in the semi-finals.
13.3.4. Kierowca, który nie stawi się w wyznaczonym czasie na pola przedstartowe lub zgłosił brak możliwości startu w finale, zostaje zastąpiony kierowcą (kierowca rezerwowy) który w półfinale A lub B zajął czwarte miejsce i jest wyżej sklasyfikowanym po czterech biegach kwalifikacyjnych. Startujący w finale kierowcy zajmują pozycję o jedną wyżej, anulując powstałą lukę, a kierowca rezerwowy zajmuje ostatnie pole startowe. Kierowcy rezerwowi oczekują na polach przedstartowych na ewentualne zastąpienie brakujących kierowców.	**13.3.4.** A driver who fails to show up at the pre-start grid at the scheduled time or reports his inability to start in the final will be replaced by the driver (reserve driver) who took fourth place in semi-final A or B and is higher classified after four qualifying heats. The drivers starting in the final take one position higher, eliminating the gap, and the reserve driver takes the last starting position. Reserve drivers are waiting on the pre-start fields to replace the missing drivers.
13.3.5. Kierowcy, którzy nie ukończą (DNF) półfinału lub finału zostaną umieszczeni za wszystkimi sklasyfikowanymi kierowcami w danym biegu, w kolejności pokonanego dystansu.	**13.3.5.** Drivers who do not complete (DNF) semi-finals or finals will be placed behind all classified drivers in a given race, in order of the distance covered
13.4. Klasyfikacja indywidualna zawodów	**13.4.** Individual classification
13.4.1. Pozycje od 1 do 6 klasyfikacji zawodów są zgodne z wynikiem biegu finałowego. Jeżeli zostały rozegrane biegi półfinałowe to pozycje 7 do 12 klasyfikacji zawodów będą zgodne z wynikiem biegów półfinałowych. Spośród dwóch zawodników, którzy zajęli dwa te same miejsca w swoich biegach półfinałowych - wyżej sklasyfikowany będzie ten, który uzyskał wyższe miejsce po biegach kwalifikacyjnych. Pozycje od 13 do ostatniego klasyfikacji zawodów (lub w przypadku nie rozgrywania biegów półfinałowych od 7 miejsca do ostatniego) klasyfikacji zawodów - ustalana jest na podstawie miejsca uzyskanego po biegach kwalifikacyjnych.	**13.3.6.** Positions 1 to 6 of the individual classification are consistent with the result of the final race. If semi-final heats have been held, positions 7 to 12 of the competition classification will be consistent with the results of the semi-final heats. Of the two competitors who took the same two places in their semi-final heats, the one who obtained the higher place after the qualifying heats will be classified higher. Positions from 13th to the last competition classification (or in the case of no semi-final heats, from 7th place to the last) of the competition classification - is determined on the basis of the place obtained after the qualifying heats.
13.4.2. Za miejsca w klasyfikacji indywidualnej zawodów, kierowcy uzyskują punkty do klasyfikacji sezonu MPRC zgodnie z tabelą:	**13.3.7.** For places in the individual classification, drivers receive points for the MPRC season classification according to the table:

1 miejsce	20 punktów
2 miejsce	16 punktów
3 miejsce	13 punktów

1st place	20 points
2nd place	16 points
3rd place	13 points

4 miejsce	12 punktów
5 miejsce	11 punktów
----------	----------
15 miejsce	1 punkt

13.4.3. Do klasyfikacji sezonu doliczane są również punkty nadane zgodnie ust. 13.10.6 oraz 13.2.13

13.5. Zawodach odbywających się poza granicami Polski punktacja dla grupy SuperNational nie będzie prowadzona.

13.6. Kolejność startu

Kolejność biegów kwalifikacyjnych:

a) Samochody SC Cup startować będą w oddzielnych biegach;

b) Samochody RWD Cup startować będą w oddzielnych biegach;

c) Klasy grupy RN (RXN1, RXN2, RXN3A, RXN3B) startują oddzielnie pod warunkiem, że w danej klasie jest minimum 4 zawodników.

d) Samochody SuperNational (SN 1600, SN - 2000, SN + 2000) startować będą w łączonych biegach tylko w MPRC na terenie Polski natomiast w zawodach łączonych z CEZ startują oddzielnie pod warunkiem, że w danej klasie jest minimum 4 zawodników;

e) Samochody SuperCar startować będą w łączonych biegach.

Kolejność biegów półfinałowych:

a) SuperCar Light
b) SuperNational SN 1600
c) SuperNational SN -2000
d) SuperNational SN +2000
e) RXN1
f) RXN2
g) RXN3B
h) RXN3A
i) SC Cup;
j) RWD Cup;
k) RN - grupa (tylko w MPRC na terenie Polski)
l) Supernational – grupa (tylko w MPRC na terenie Polski)
m) SuperCar - grupa

Kolejność biegów finałowych:

a) SuperCar Light
b) RXN1
c) RXN2
d) RXN3B
e) RXN3A
f) SuperNational SN 1600
g) SuperNational SN -2000
h) SuperNational SN +2000

4th place	12 points
5th place	11 points
----------	----------
15th place	1 point

13.4.3. Points awarded in accordance with points 13.10.6 and 13.2.13 are also added to the season classification.

13.5. In competitions held outside of Poland, scoring for the SuperNational group will not be conducted.

13.6. Starting order:

The order of the qualifying heats:

a) SC Cup cars will start in separate heats;

b) RWD Cup cars will start in separate heats;

c) Classes of RN Group (RXN1, RXN2, RXN3A, RXN3B) start separately provided that there are at least 4 competitors in a class.

d) SuperNational (SN 1600, SN - 2000, SN + 2000) will start in combined heats only during MPRC held in Poland. In the combined competition with CEZ, they start separately, under condition there are at least 4 competitors in a given class;

e) SuperCar will start in combined heats.

The order of semi-final heats:

a) SuperCar Light
b) SuperNational SN 1600
c) SuperNational SN -2000
d) SuperNational SN +2000
e) RXN1
f) RXN2
g) RXN3B
h) RXN3A
i) SC Cup;
j) RWD Cup;
k) RN Group (only during MPRC held in Poland)
l) Group Supernational (only during MPRC held in Poland)
m) Group SuperCar

The order of the final heats:

a)SuperCar Light
b)RXN1
c)RXN2
d)RXN3B
e)RXN3A
f) SuperNational SN 1600
g) SuperNational SN -2000

i) SC Cup; j) RWD Cup; k) RN – grupa (tylko w MPRC na terenie Polski podczas zawodów bez CEZ) l) Supernational – grupa (tylko w MPRC na terenie Polski podczas zawodów bez CEZ) m) SuperCar - grupa	h) SuperNational SN +2000 i) SC Cup; j) RWD Cup; k) RN Group (only during MPRC held in Poland, in competition without CEZ) l) Group Supernational (only during MPRC held in Poland, in competition without CEZ) m) Group SuperCar
13.7. Procedura startu: a) Lista startowa z kolejnością kierowców zostanie podana do wiadomości na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed czasem rozpoczęcia biegów kwalifikacyjnych, półfinałowych A, B i finału. b) Kolejne pełne biegi zostaną uformowane z kierowców, którzy zgłoszą się na pola przedstartowe, licząc od końca listy. Kierowca musi zgłosić się na pola przedstartowe w takim czasie, aby umożliwić niezakłócone uformowanie biegu, w którym ma wystartować. c) Po wystartowaniu biegu, który odbył się bez falstartu, zostaje otworzona na okres dwóch minut bramka pomiędzy polem przedstartowym i polem startowym (zaleca się ustawienia widocznej dla zawodników sygnalizacji). Tylko w tym czasie kierowcy z uformowanego kolejnego biegu mogą przemieścić się na pola startowe. W przypadku spornym lub wątpliwym spóźnienia kierowcy do biegów półfinałowych i finałowych, decyzję o jego dopuszczeniu do startu podejmuje zawsze dyrektor wyścigu. d) Po ustawieniu samochodów na polach startowych i potwierdzeniu gotowości kierowców, starter sygnalizuje gotowość przez pokazanie tablicy „5 SEC.”, z jednoczesnym uruchomieniem aparatury falstartu. Starter schodzi z toru, START następuje w momencie zapalenia światła zielonego na sygnalizatorze. e) Zabrania się dokonywania obsługi samochodów, grzania opon, wykonywania prób startu na polach startowych.	**13.7.** Starting procedure: a) The starting list with the drivers order will be announced on the official notice board before the start of qualifying, semi-final, A and B finals heats. b) The next full races will be formed from drivers who report to the pre-start fields, counting from the end of the list. The driver must report to the pre-start fields at such time to allow undisturbed formation of the heat in which he should start. c) After starting the heat, which took place without a false start, the gate between the pre-start field and the starting grid is opened for two minutes (it is recommended to set signal lights visible for competitors). Only during this time drivers from the formed next heat can move to the grid. In the case of disputed or doubtful late driver's to semi-final and final heats, the decision on his admission to start is always made by the race director. d) After setting the cars on the starting grid and confirming the readiness of drivers, the starter signals readiness by showing the "5 SEC." board, at the same time starting the false starts equipment. The starter descends from the circuit track, START takes place when the green light on the signaling device switches on. e) On grid it is forbidden to service cars, heat tires, perform start attempts.
13.8. Falstarty: **13.8.1.** Sygnałem do startu jest zapalenie światła zielonego. W tym przypadku falstart nastąpi wtedy, gdy samochód opuszcza pole startowe przed zapaleniem światła zielonego i będzie to sygnalizowane pulsowaniem światła czerwonego. System wykrywania falstartu uruchamiany jest w chwili pokazania przez sędziego startu tablicy „5 SEC.” W celu zarejestrowania falstartu musi być zastosowany system elektroniczny. Każde pole startowe musi posiadać elektroniczny	**13.8.** False starts: **13.8.1.** The signal to start is a green light lighting. In this case, the false start will occur when the car leaves the starting grid before lighting green light and this will be signaled by the pulsing of red light. The false start detection system is started when the starter shows the board "5 SEC.”. In order to register the false start, an electronic system must be used. Each position on starting grid must have an electronic sensor system and a margin of

system czujników i musi zostać zachowany margines 12 cm +/- 2 cm pomiędzy czujnikiem a samochodem. Sędziowie w każdej z linii na polach startowych są powołani do wskazania, czy elektroniczna aparatura sygnalizowała falstart jak również do wykrycia falstartu w przypadku, gdy aparatura elektroniczna nie działała. Jeśli falstart wystąpił, światła startowe są blokowane automatycznie i włączane są błyskające światła czerwone. Kierowca, który wykonał falstart w biegu kwalifikacyjnym, półfinałowym lub finale otrzyma karę – dodatkowy przejazd przez „joker lap" i procedura startu zostanie powtórzona. Jeżeli ten sam kierowca wykona falstart po raz drugi, zostanie on zdyskwalifikowany z biegu i nie otrzyma punktów. Opinia sędziów jest wiążąca.	12 cm +/- 2 cm must be kept between the sensor and the car. Marshals in each of the lines on the starting grid are nominate to indicate whether the electronic equipment signaled false start as well as to detect false start in case the electronic equipment did not work. If the false start occurs, the starting lights are automatically blocked and flashing red lights are switched on. The driver who made the false start in the qualifying, semi-final or final heat will receive a penalty - an additional pass through the "joker lap" and the starting procedure will be repeated. If the same driver performs a false start for the second time, he will be disqualified from the heat and will not receive points. The opinion of the marshals is binding.
13.8.2. - do rozstrzygania o falstartach (i karach) decydują: a) Dyrektor zawodów. b) Dyrektor wyścigu przy pomocy: - sędziów falstartu; - aparatury elektronicznej; - falstart powoduje zatrzymanie biegu (najpóźniej przed zakończeniem pierwszego okrążenia), a następnie jego powtórzenie.	**13.8.2.** - to decide about false starts (and penalties) decide: a) Clerk of the course. b) Race director with the help of: - false start marshals; - electronic equipment; - false start stops the heat (at the latest before the end of the first lap) and then it repeats.
13.8.3. Zachowanie kierowców po stwierdzonym falstarcie: a) Gdy jest sygnalizowany falstart, kierowcy, którzy nie dojechali do pierwszego łuku toru, obowiązani są z zachowaniem ostrożności do wycofania samochodów na zajmowane wcześniej pola startowe. b) Jeżeli bieg jest przerwany po pokonaniu przez kierowców pierwszego łuku toru, kierowcy wykonują polecenia organizatora (następuje zjazd z toru drogą zjazdową i wjazdem udają się na pola startowe). c) Kierowca, który nie ruszył z pól startowych podczas procedury startu („został na starcie") może wyjechać z kieszeni startowej po podporządkowaniu się poleceniom dawanym przez sędziego startu i z zachowaniem szczególnej ostrożności.	**13.8.3.** Procedure for drivers after detected false start: a) When a false start is signaled, drivers who have not reached the first curve of the circuit are obliged to back up the cars with caution to the previously occupied positions on the starting grid. b) If the heat is interrupted after drivers have passed the first curve of the circuit, the drivers follow the instructions of the organizer (drivers exit the circuit via exit route and entry to the starting grid). c) The driver who has not moved from the starting grid during the starting procedure ("he remained at the start") may leave the starting area under instructions given by the marshals and with particular caution.
13.9. Wypadki: jeżeli dwa lub więcej samochodów uczestniczy w tym samym wypadku i dalszy udział w biegu nie jest możliwy, zostaną one sklasyfikowane wobec siebie według kolejności, w której ostatnio przekroczyły linię mety, lub zgodnie z pozycjami startowymi, jeżeli zdarzenie ma miejsce na pierwszym	**13.9.** Accidents: if two or more cars participate in the same accident and further participation in the heat is not possible, they will be classified in the order in which they last crossed the finish line, or in accordance with start positions, if the accident occurs on the first lap.

okrążeniu. **13.10.** Przepisy ogólne **13.10.1.** W samochodzie może znajdować się tylko jedna osoba kierowca. **13.10.2.**Każdy punkt obserwacyjny (zwany dalej PO) musi być wyposażony co najmniej w: - dwie przenośne gaśnice 6 kg, - koc ognioodporny, - rękawice ognioodporne/ odporne na temperaturę, - miotła, - łopata, - środek niwelujący olej (tylko na PO, gdzie jest tor utwardzony), - nóż do cięcia pasów lub siatki, - jeden zestaw flag sygnalizacyjnych składających się z: 1 czerwonej, 2 żółtych, 1 żółtej z czerwonymi pasami 1 białej, 1 zielonej.	**13.10.** General Regulations **13.10.1.** Only one person, driver may be inside the car. **13.10.2.** Each observation post (hereinafter referred PO) must be equipped at least in: - two portable fire extinguishers 6 kg, - fireproof sheet, - fireproof / temperature resistant gloves, - broom, - shovel, - oil sorbent (only on PO where there is a hardened track), - knife for cutting belts or nets, - one set of signaling flags consisting of: 1 red, 2 yellow, 1 yellow with red stripes 1 white, 1 green.
13.10.3. Wyposażenie każdego punktu obserwacyjnego oraz sygnalizacja flagami muszą być zgodne z art. 3 Załącznika H., z następującymi wyjątkami: a) Flaga Żółta. Dwie flagi żółte pokazywane są nie krócej niż do momentu, kiedy kierowca uszkodzonego samochodu przebywa na trasie toru. Jedna żółta flaga pokazywane jest nie krócej niż do momentu, gdy uszkodzony samochód znajdując się na trasie toru stwarza zagrożenie. Flaga/flagi pokazywane są tylko przez jeden punkt obserwacyjny - usytuowany bezpośrednio przed miejscem wypadku/przeszkodą, z pominięciem procedury opisanej w Załączniku H do MKS (zwanego dalej Zał. H). Po przejechaniu obok miejsca pokazania flagi żółtej kierowcy nie mogą wyprzedzać aż do ominięcia miejsca wypadku/przeszkody, które ta flaga sygnalizuje. W opisanej sytuacji pokazanie flagi zielonej nie obowiązuje. b) Flaga czerwona, flaga czarno-biała i flaga czarna: decyzja o pokazaniu tych trzech flag jest podejmowana wyłącznie na polecenie dyrektora wyścigu. c) Flaga żółta z czerwonymi pasami jest zawsze pokazywana po roszeniu toru. d) Flaga biała musi być wymachiwana. Jest używana by wskazać kierowcy na obecność samochodu znacznie wolniejszego w sektorze znajdującym się pod nadzorem danego PO.	**13.10.3.** Equipment of each observation post and signal flags must be in compliance with art. 2.4 of Appendix H, with the following exceptions: a) Yellow flag. Two yellow flags are shown not shorter than until the driver of the damaged car is on the circuit route. One yellow flag is shown not shorter than until the damaged car is on the track circuit route and creates a danger. Flag/flags are shown only by one observation post - located directly before the accident / obstruction, excluding the procedure described in Appendix H to the ISC (hereinafter referred App. H). After passing the place where the yellow flag is shown, drivers cannot overtake until the accident / obstacle that this flag signals is passed. In the described situation, the green flag display does not apply. b) Red flag, black and white and black flag: the decision to show these three flags is made only on the order of the race director. c) Yellow flag with red stripes is always shown after the track has been sprinkled. d) The white flag must be waved. It is used to indicate to the driver the presence of a much slower car in the sector under the supervision of a given PO.
13.10.4. Powtórzenie biegu jest	**13.10.4.** Repeating of the heat is only

dopuszczone jedynie wówczas, gdy w czasie biegu zostanie pokazana czerwona flaga. Wszystkie inne przypadki zostaną potraktowane jako siła wyższa. Jeżeli kierowca w biegu rozmyślnie wymusza powtórny bieg poprzez blokowanie lub przeszkadzanie, może on być, zgodnie z decyzją zespołu sędziów zdyskwalifikowany z tego konkretnego powtarzanego biegu. Jeżeli w wyniku powtórzonego biegu którykolwiek z kierowców nie stawi się w wyznaczonym czasie ponownie na start jego pole startowe zostaje wolne a bieg będzie powtórzony bez jego udziału.	allowed when a red flag is shown during the heat. All other cases will be treated as a force majeure. If a driver during the heat deliberately enforces a repeat of heat by blocking or interfering, he may be disqualified from this particular repeated heat in accordance with the decision of the Stewards. If, as a result of the repeated run, any of the drivers fails to appear at the start again within the designated time, driver's starting grid will remain vacant and the run will be repeated without driver's participation.
13.10.5. W przypadku zastosowania słupków, wygrodzeń wyznaczających trasę, kierowca przejeżdżający ze złej strony takiego słupka, wygrodzenia lub go przemieszczając, będzie ukarany (5-sekund) do dyskwalifikacji z biegu włącznie.	**13.10.5.** In the case of the use of posts, fences defining the route, the driver passing from the wrong side of such a post, fencing or moving it, will be punished (5-seconds) for disqualification from the heat, inclusive.
13.10.6. W biegach kwalifikacyjnych, półfinałach A, B i finale obowiązkowe jest przejechanie jednego okrążania po zmienionej trasie toru tzw.: okrążenia alternatywnego (Joker Lap). W przypadku nieprzejechania przez alternatywny odcinek toru kierowca otrzyma: - w biegu kwalifikacyjnym karę czasową 30 sekund; - w biegu półfinałowym / finałowym zostanie sklasyfikowany jako ostatni w danym biegu oraz zostanie ukarany utratą jednego punktu do klasyfikacji MPRC. Za przejechanie alternatywnego odcinka toru więcej niż raz kierowca otrzyma karę nadaną przez ZSS (nie dotyczy kary za falstart w biegu kwalifikacyjnym).	**13.10.6.** In qualifying heats, semi-finals A, B and finals, it is obligatory to complete one lap around the changed route so-called: alternative lap (Joker Lap). If do not drive through an alternative section of the circuit, the driver will receive: - a 30-second time penalty in the qualifying heat; - in the semifinal / final heat, he will be classified as the last in a given race and will be punished with the loss of one point towards the MPRC classification. For driving an alternative section of the circuit more than once the driver will receive the penalty given by the Stewards (not applicable to the penalty for false start in the qualifying heat).
13.10.7. W trakcie zawodów może odbyć się oddzielny bieg niezaliczany do całości zawodów tzw. Handicap (maksymalna ilość uczestników biegu zgodna z homologacją toru).	**13.10.7.** During the competition there may be a separate heat not included in the whole competition, so-called Handicap (maximum number of participants in this heat in accordance with the circuit homologation).
14. BEZPIECZEŃSTWO KIEROWCY	**14. DRIVER SAFETY**
14.1. Każdy kierowca musi w czasie rozgrzewki (warm-up), wyścigu pod groźbą dyskwalifikacji: a) nosić kask homologowany zgodnie z jedną z norm wymienionych w liście technicznej FIA nr 25. b) nosić: - kombinezon, balaklawę, długą bieliznę, skarpety, rękawiczki i obuwie zgodne z aktualną homologacją FIA 8856-2000 lub 8856-2018. c) być przypięty do fotela za pomocą	**14.1.** Each driver must, under the penalty of disqualification, during the warm-up, race: a) wear a helmet approved in accordance with one of the standards mentioned in the FIA technical list number 25. b) wear: - racing suit, balaclava, long underwear, socks, gloves and shoes in accordance with the current FIA homologation 8856-2000 or 8856-2018 c) be fastened to the seat using seat belts

pasów bezpieczeństwa (lista tech. FIA nr 24) – zgodne z art. 253-6. Zał. J. d) mieć wszystkie szyby w drzwiach zamknięte. e) System typu FHR (system wspierania głowy i szyi) jest obowiązkowy. W klasach: SN1600, SN-2000, RXN1, RXN2, RXN3A, RXN3B, RWD Cup, SC Cup, dopuszczone jest do użycia wyposażenie bezpieczeństwa osobistego zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27), które nie posiada hologramu FIA na następujących zasadach: – kombinezony są dopuszczone do użycia przez 15 lat od daty produkcji, – długa bielizna, balaklawa, rękawice, buty są dopuszczone do użycia do 31.12.2025, – skarpety są dopuszczone do użycia bezterminowo pod warunkiem, że przepisy FIA w tym zakresie nie ulegną zmianie. W klasach SN1600, SN-2000, RXN1, RXN2, RXN3A, RXN3B, RWD Cup, SC Cup do końca sezonu 2026 dopuszczone będą kaski z homologacją Snell na następujących zasadach: Sezon 2024: kaski z homologacją Snell SA2010/FIA 8858-2002, Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010, Sezon 2025: Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010, Sezon 2026: Snell SA2010/FIA 8858-2010 z hologramem, Snell SAH2010/FIA 8858-2010 z hologramem. **14.1.1** Wyposażenie bezpieczeństwa samochodu: a) Samochód musi być wyposażone w klatkę bezpieczeństwa zgodną z art.253-8. zał. J. b) Fotele (lista techn. FIA nr 12) - zgodne z art. 253-16. Dopuszcza się stosowanie foteli (norma 8855/1999) przez okres siedmiu lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta lub fotele norma FIA 8862-2009 (Lista tech. FIA nr 40). Dopuszcza się stosowanie foteli z utraconą homologacją FIA do 5 lat od daty, kiedy homologacja wygasła. c) Gaśnica / System gaśniczy: Obowiązuje art. 253-7.2. Zał. J lub art. 253-7.3. Zał. J. d) Po stronie kierowcy musi być zamontowana regulaminowa siatka ochronna – patrz Zał. J. art.253-11. e) Te miejsca klatki bezpieczeństwa, które mogły by być narażone na bezpośredni	(FIA technical list No. 24) - in accordance with art. 253-6 of App. J. d) have all the windows in the doors closed. e) The FHR system (head and neck support system) is mandatory. In the classes: SN1600, SN-2000, RXN1, RXN2, RXN3A, RXN3B, RWD Cup, SC Cup, personal safety equipment in accordance with the FIA Standard 8856-2000 homologation (FIA technical list no. 27) is permitted for use, which does not have the FIA hologram on the following rules: – suits are approved for use for 15 years from the date of production, – long underwear, balaclava, gloves and shoes are approved for use until December 31, 2025, – socks are approved for use indefinitely, provided that the FIA regulations in this respect do not change. In the SN1600, SN-2000, RXN1, RXN2, RXN3A, RXN3B, RWD Cup, SC Cup classes until the end of the 2026 season, Snell-approved helmets will be allowed on the following terms: 2024 season: helmets with Snell SA2010/FIA 8858-2002, Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010 homologation, 2025 season: Snell SA2010/FIA 8858-2010, Snell SAH2010/FIA 8858-2010, 2026 season: Snell SA2010/FIA 8858-2010 with hologram, Snell SAH2010/FIA 8858-2010 with hologram. **14.1.1** Car safety equipment: a) The car must be equipped with a safety cage according to art. 253-8 of App. J. b) Seats (FIA technical list No. 12) - in accordance with art. 253-16. The use of seats (standard 8855/1999) is permitted for a period of seven years from the date of manufacture additional review without an additional manufacturer's review or seats standard FIA 8862-2009 (Technical list FIA No. 40). It is allowed to use seats with lost FIA homologation up to 5 years from the date when the homologation expired. c) Fire extinguisher / Extinguishing system: Applies art. 253-7.2. of App. J or art. 253-7.3. of App. J. d) The required safety net must be mounted on the driver's side - see App. J. art.253-11. e) Those places of the safety cage that could be exposed to direct contact with the

kontakt z kaskami zawodników muszą być obłożone otuliną zabezpieczającą, która musi spełniać standard FIA 8857-2001, typ A (Patrz lista tech. FIA nr 23- „otulina zabezpieczająca homologowana przez FIA") i być na stałe zamontowaną do klatki, według art. 253.8.3 Zał. J do MKS FIA.
f) System blokowania z blokady antykradzieżowej kierownicy musi być zdemontowany.
g) Pokrywa silnika oraz pokrywa bagażnika musi posiadać co najmniej dwa dodatkowe zamocowania bezpieczeństwa, oryginalne zamki tych pokryw muszą być odłączone mechanicznie lub wymontowane.
h) **GŁÓWNY WYŁĄCZNIK PRĄDU**
Główny wyłącznik prądu musi odłączyć wszystkie obwody elektryczne, akumulator, alternator lub prądnice, światła, klaksony, zapłon, sterowanie elektryczne, itp. i musi również zatrzymać silnik.
Musi to być model iskrobezpieczny i musi być dostępny od wewnątrz i z zewnątrz samochodu. W samochodach zamkniętych, jeśli chodzi o elementy zewnętrzne, układ wyzwalający wyłącznika prądu musi obowiązkowo znajdować się w dolnej części mocowań szyby przedniej. Musi być oznaczony czerwoną iskrą (strzałką) w niebieskim trójkącie o białych krawędziach o podstawie co najmniej 12 cm. Ten zewnętrzny system wyzwalania dotyczy tylko samochodów zamkniętych**.**
14.1.2 Wyposażenie bezpieczeństwa samochodów Grupy RXN musi być zgodne z Przepisami Szczegółowymi dla Samochodów Grupy RN.
14.2. Dopuszcza się kontynuowanie biegu bez przedniej szyby, ale z opuszczoną osłoną oczu; w następnym biegu posiadanie szyby jest obowiązkowe.
15. OBOWIĄZKI KIEROWCY NA TORZE
15.1. Kierowca wyprzedzany, powinien dać drogę i swobodę wykonania manewru wyprzedzającemu. Utrudnienie manewru wyprzedzania, zajeżdżanie drogi lub blokowanie przez wyprzedzanego, spowoduje karę aż do dyskwalifikacji z wyścigu włącznie. Jednakże kierowca prowadzący ma prawo wyboru toru jazdy, chociaż nie wolno mu jechać „wężykiem".
15.2. Kierowca wyprzedzający, pod rygorem dyskwalifikacji z biegu, nie może wjechać w tor jazdy samochodu kierowcy wyprzedzanego w sposób zagrażający bezpieczeństwu jazdy, podobnie nie wolno mu wjeżdżać pomiędzy krawędź toru i

competitors helmets, must be covered with a protective padding, in compliance with FIA standard 8857-2001, type A (see the FIA technical No. 23 - "Roll Cage Padding Homologated by the FIA") and be permanently mounted to the cage, according to art. 253.8.3 of App. J to ISC FIA.
f) Anti-theft locking system of the steering wheel must be removed.
g) The bonnet and boot cover must have at least two additional safety attachments, the original locks of these covers must be mechanically disconnected or removed.

h) **MAIN POWER SWITCH**
Main power switch must cut all electrical circuits, battery, alternator or dynamo, lights, horn, ignition, electrical controls, etc. and must also stop the engine.

It must be a spark-proof model, and must be accessible from inside and outside of the car. As for the outside, the triggering system of the power switch must compulsorily be situated at the lower part of the windscreen mountings for closed cars. It must be marked by a red spark in a white-edged blue triangle with a base of at least 12 cm.
This outside triggering system only concerns closed cars.

14.1.2 Safety equipment of RXN Group cars must comply with the Specific Regulations for RN Group Cars.

14.2. It is allowed to continue heat without the windscreen, but with the eye shield lowered; in the next run, having windscreen is obligatory.
15. ON TRACK DRIVERS RESPONISIBILITIES
15.1. The overtaken driver should give the road and freedom of the overtaking maneuver. Obstruction of the overtaking maneuver, cutting road or blocking by overtaken will result in a penalty up to disqualification from the race. However, the leading driver has the right to choose the driving lane, although he is not allowed to sway.
15.2. The driver who overtakes, under penalty of disqualification from the heat, cannot run into the driving track of a car of the overtaken driver, in a way that threatens the safety of driving, similarly he must not drive between the edge of the

samochód oraz pomiędzy dwa samochody o ile nie ma na to dostatecznego miejsca.	track and the car and between two cars, unless there is enough space for it.
15.3. Każdy samochód, który podczas trwania biegu zatrzymał się na torze, musi być z niego jak najszybciej usunięty przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności. Kierowca zobowiązany jest podporządkować się poleceniom służb organizatora, a zwłaszcza sam usunąć się w bezpieczne miejsce.	**15.3.** Any car that has stopped on the circuit during the heat, must be removed as soon as possible, with taking all precautions. The driver is obliged to comply with the instructions of the organizer's services, and especially to get out to a safe place.
15.4. Korzystanie w czasie trwania wyścigu z obcej pomocy, jest równoznaczne z dyskwalifikacją. Na torze można usuwać usterkę, jednakże kierowca zdany jest na własne siły. Osoby funkcyjne mają obowiązek udzielania pomocy kierowcy, który wypadł z toru, jednakże nie wolno im wypychać samochodu na tor, kierowca jeżeli może jazdę kontynuować - musi na tor wrócić samodzielnie - zachowując środki ostrożności. Oddalenie się kierowcy na torze od samochodu lub zdjęcie kasku jest równoznaczne z rezygnacją z dalszej jazdy.	**15.4.** Using an external help during the heat is synonymous to disqualification. On the circuit, fault can be repaired, but the driver is on his own. Officials are obliged to assist the driver who has fallen out of the track, but they are not allowed to push the car onto the track, if the driver can continue the driving - he must return to the track by himself - taking precautions. Dismissing the driver from the caron the track or removing the helmet is equivalent to resignation from further driving.
15.5. Zabrania się pod groźbą dyskwalifikacji - popychania samochodu na torze i polach startowych. Jedyną siłą napędową może być silnik samochodu, a jedynym sposobem na uruchomienie silnika - jest rozrusznik.	**15.5.** It is forbidden under penalty of disqualification - pushing the car on the track and the starting grid. The only driving force can be the car engine, and the only way to start the engine - is the starter.
15.6. Przed zmianą toru jazdy kierowca zobowiązany jest sprawdzić czy swoim manewrem nie zagraża innym jadącym za nim, dotyczy to także powrotu na tor.	**15.6.** Before changing the driving lane, the driver is obliged to check if his maneuver does not threaten other drivers following him, it also applies to returning to the track.
15.7. Kierowca jest zobowiązany stosować się w trakcie rozgrzewki (warm-up) i wyścigów do poleceń sędziów, a w szczególności reagować na pokazywane flagi przez punkty PO, START i METĘ.	**15.7.** The driver is obliged to follow the instructions of the marshals during the warm up and races, and in particular to react to the flags shown by points PO, START and FINISH.
15.8. Wykroczenia przeciwko obowiązującym przepisom w czasie zawodów mogą być karane doliczeniem do czasu biegu kary czasowej – do dyskwalifikacji z zawodów włącznie.	**15.8.** Offenses against applicable regulations during the competition may be penalized by adding a time penalty - up to and including disqualification from the competition.
15.8.1. Kara czasowa 5 sekund pokazywana jest jako żółta cyfra „5” na czarnym tle wraz z numerem startowym zawodnika (czarna cyfra na białym tle) i nieruchomo trzymaną flagą biało- czarną przez 1 – 2 okrążenia. Decyzję o nadaniu kary w trakcie trwania wyścigu może podjąć dyrektor wyścigu.	**15.8.1.** A 5-second time penalty is shown as a yellow figure "5" on a black background together whit a competitor starting number (black number on a white background) and together with held still black and white flag for 1 - 2 laps. Decisions about giving the penalty during the race can be taken by race director.
15.8.2. Karę dyskwalifikacji z danego wyścigu w trakcie jego trwania może podjąć dyrektor wyścigu. Zawodnikowi wówczas pokazana jest flaga czarna (trzymana nieruchomo) wraz z numerem startowym	**15.8.2.** A penalty of disqualification from a given race during its duration, may be taken by race director. The competitor is shown a black flag (held still) along with the competitor starting number, concerned by this disqualification.

zawodnika, którego dotyczy ta dyskwalifikacja.	
15.8.3. Pozostałe kary (z wyjątkiem ostrzeżenia) podejmowane są przez ZSS	**15.8.3.** Other penalties (except warnings) are taken by the Stewards
15.9. Zabrania się, pod karą dyskwalifikacji z zawodów, grzania opon poza specjalną strefą wyznaczoną przez organizatora.	**15.9.** It is prohibited, under penalty of disqualification from the competition, to heat the tires outside the special zone designated by the organizer.
15.10. Zmiana toru jazdy po starcie w biegach kwalifikacyjnych jest możliwa po przekroczeniu linii 50 metrów.	**15.10.** Changing the driving lane after the start in qualifying heats is possible after crossing the 50 meter line.
15.11. Zawodnik / Kierowca ma bezwzględny obowiązek uczestniczenia w odprawie z zawodnikami, oficjalnym otwarciu zawodów oraz ceremonii zakończenia.	**15.11.** The Competitor / Driver has the absolute responsibility to participate in the briefing with competitors, the official opening of the competition and the closing ceremony.
16. PUNKTACJA I KLASYFIKACJE W RUNDACH MPRC	**16. SCORING AND CLASSIFICATIONS IN MPRC**
16.1. Na każdej rundzie prowadzona będzie klasyfikacja końcowa indywidualna w poszczególnych Grupach / Klasach (w/g ust. 13 niniejszego Regulaminu) oraz klasyfikacja zespołów sponsorskich.	**16.1.** On each round, there will be conducted final individual classification in particular Groups / Classes and the sponsorship teams classification (according to art. 13 of these Regulations).
16.2. Klasyfikacja zespołów sponsorskich	**16.2.** Classification of sponsorship teams
16.2.1. Do klasyfikacji zespołów sponsorskich może zgłosić się zawodnik osoba prawna, który będzie legitymował się ważną licencją Zawodnika i Sponsorską wydaną przez PZM lub inny ASN. Nazwa marki sponsora / partnera musi występować w nazwie zespołu i nazwie licencji.	**16.2.1.** A legal person, who will have a valid license of Competitor and Sponsor issued by PZM or other ASN, may enter for sponsorship teams classification. The sponsor / partner brand name must appear in the team name and license name.
16.2.2. Każdy z tych zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół stanowi nieograniczona liczba kierowców zgłoszonych przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do zawodów. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych kierowców do zawodów upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia do klasyfikacji zespołów sponsorskich.	**16.2.2.** Each of these competitors can submit only one team for the classification of sponsorship teams. The team is an unlimited number of drivers, entered by this competitor in the first place to the competition. Only the correct entry of indicated drivers to the competition authorizes the competitor to their further entries to the classification of the sponsorship teams.
16.2.3. Kierowca uczestniczący w rundzie może być zgłoszony tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów sponsorskich.	**16.2.3.** The driver participating in the round, may be entered only in one team in the classification of the sponsorship teams.
16.2.4. Na każdej rundzie dla każdej klasy/grupy zostanie obliczony wskaźnik (W), który będzie ilorazem liczby zawodników/kierowców startujących w danej klasie/grupie (A) oraz liczby zawodników/kierowców startujących w rundzie (B). Wskaźnik zostaje zaokrąglony do dwóch miejsc po przecinku. W = A / B	**16.2.4.** At each round, an indicator (W) will be calculated for each class/group, which will be the quotient of the number of competitors/drivers starting in a given class/group (A) and the number of competitors/drivers starting in the round (B). The indicator is rounded to two decimal places. W = A / B
16.2.5. Punktacja każdego	**16.2.5.** The score of each

zawodnika/kierowcy zgłoszonego do danego zespołu sponsorskiego uzyskana w rundzie zgodnie z ust. 13.1 niniejszego Regulaminu będzie pomnożona przez wskaźnik (W) o którym mowa w ust. 16.2.4. co stanowić będzie indywidualny wynik zawodnika/kierowcy do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Wynik jest wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku. Do klasyfikacji zespołów sponsorskich zaliczone zostaną dwa najwyższe indywidualne wyniki zawodników/kierowców do klasyfikacji zespołów sponsorskich spośród wszystkich zawodników/kierowców zgłoszonych do zespołu sponsorskiego.	competitor/driver registered for a given sponsoring team obtained in the round in accordance with section 13.1 of these Regulations will be multiplied by the indicator (W) referred to in section 16.2.4. which will constitute the individual result of the competitor/driver for the classification of sponsor teams. The result is expressed to two decimal places. The two highest individual results of competitors/drivers among all competitors/drivers registered for the sponsoring team will be included in the classification of sponsor teams.
16.2.6. Kierowca w danym sezonie może być zgłoszony tylko w jednym Zespole Sponsorskim.	**16.2.6.** The driver in a given season can only be registered in one Sponsorship Team.
16.3. Klasyfikacja Klubowa: Klasyfikacja klubowa będzie prowadzona na każdej rundzie i nie wymaga dodatkowego zgłoszenia. W klasyfikacji klubowej liczone będą punkty z klasyfikacji końcowej w grupach / klasach dla 3 zawodników / kierowców klubu lub automobilklubu, którzy na danej rundzie uzyskali ich największą liczbę. Zawodnicy, którzy nie posiadają polskiej licencji i w zgłoszeniu nie wskazali przynależności klubowej, nie będą brani pod uwagę w klasyfikacji klubowej, natomiast ich sklasyfikowanie w danej klasie odbiera punkty pozostałym zawodnikom. W rocznej klasyfikacji klubowej liczone będą punkty zdobyte we wszystkich rozegranych rundach.	**16.3.** Club classification: The club classification will be carried out on each round and does not require additional registration. In the club classification points will be counted from the final classification in groups / classes for 3 competitors / drivers from the club, who scored their largest number in a given round. Competitors who do not have a Polish license and in the entry form did not indicate club membership, will not be taken into account in the club classification, while their classification in a given class taking points from other competitors. For the annual club classification, points will be scored from all performed rounds.
17. NAGRODY W RUNDACH MPRC	**17. PRIZES IN ROUNDS OF MPRC**
17.1. Organizator ufunduje puchary w klasyfikacjach końcowych rundy: - za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji każdej z grup - po 1 pucharze; - za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji każdej z klas - po 1 pucharze;	**17.1.** The organizer will fund cups in the final classifications of the round: - for 1, 2 and 3 place in the classification of each group - 1 cup; - for 1, 2 and 3 place in the classification of each class - 1 cup;
17.2. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne nagrody, których lista musi być wywieszona na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed rozpoczęciem rundy.	**17.2.** As far as possible, the organizer may provide other prizes, which list must be posted on the official notice board before the start of the round.
17.3. Nagrodzeni zawodnicy zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście. Obowiązkiem każdego zawodnika jest zadbanie o godną oprawę zakończenia zawodów poprzez właściwe zachowanie jego i członków jego personelu oraz jego osób towarzyszących.	**17.3.** Winners are obliged to collect all prizes personally. It is the duty of each competitor to ensure appropriate framework of closing the competition by proper behavior of him and members of his personnel and his accompanying persons.
17.4. Każdy stwierdzony przypadek odstępstwa od zapisu ust. 17.3.	**17.4.** Each identified case of deviation from the provisions of art. 17.3. of these

niniejszego regulaminu, będzie potraktowany jako niesportowe zachowanie i na wniosek dyrektora zawodów przekazany zostanie do decyzji ZSS.	regulations, will be treated as unsportsmanlike behavior and at the request of the clerk of the course will be presented to the Stewards' decision.
17.5. Nagrody nie odebrane przechodzą na własność organizatora.	**17.5.** Unclaimed prizes are property of the organizer.
18. WARUNKI KLASYFIKACJI ROCZNEJ	**18. CONDITIONS OF ANNUAL CLASSIFICATION**
18.1. Klasyfikacja indywidualna grup / klas**:** - Mistrz Polski Rallycross 2024; - Wicemistrz Polski Rallycross 2024; - II Wicemistrz Polski Rallycross 2024; Ww. tytuły otrzymają Zawodnicy / Kierowcy, którzy zdobyli największą liczbę punktów w klasyfikacji końcowej rocznej poszczególnych grup i/lub klas, jeżeli został spełniony następujący warunek: - W klasyfikacji końcowej rocznej danej grupy / klasy sklasyfikowanych (zgodnie z ust. 18.2 niniejszego Regulaminu) zostanie minimum 4 kierowców.	**18.1.** Individual classification of groups / classes: - 2024 Polish Rallycross Champion; - 2024 Polish Rallycross Vice-Champion; - 2024 Polish Rallycross II Vice-Champion; Above. titles will be awarded to Competitors / Drivers who have scored the highest number of points in the final annual classification of particular groups and / or classes if the following condition is met: - In the final annual classification of a given group / class classified (in accordance with Article 18.2 of these Regulations) will be a minimum of 4 drivers.
18.2. Klasyfikacja zespołów sponsorskich: - Mistrz Polski Rallycross 2024; - Wicemistrz Polski Rallycross 2024; - II Wicemistrz Polski Rallycross 2024; Ww. tytuły otrzymają zespoły sponsorskie, które zdobyły największą liczbę punktów w klasyfikacji końcowej rocznej.	**18.2.** Sponsorship teams classification: - 2024 Polish Rallycross Champion; - 2024 Polish Rallycross Vice-Champion; - 2024 Polish Rallycross II Vice-Champion; Above. titles will be awarded to the sponsorship teams which have scored the highest number of points in the final annual classification.
18.3. Klasyfikacja klubowa: - Mistrz Polski Rallycross 2024; - Wicemistrz Polski Rallycross 2024; - II Wicemistrz Polski Rallycross 2024; Ww. tytuły otrzymają kluby, które zdobyły największą liczbę punktów w klasyfikacji końcowej rocznej.	**18.3.** Club classification - 2024 Polish Rallycross Champion; - 2024 Polish Rallycross Vice-Champion; - 2024 Polish Rallycross II Vice-Champion; Above. titles will be awarded to the clubs that have scored the highest number of points in the final annual classification.
18.4. W klasyfikacji końcowej rocznej MPRC znajdą się zawodnicy, którzy zostali sklasyfikowani w minimum czterech rundach.	**18.4.** In the final annual classification of the MPRC there will be competitors who have been classified in a minimum of four rounds.
18.5. W przypadku zdobycia w jakiejkolwiek klasyfikacji końcowej rocznej jednakowej ilości punktów przez kilku kierowców - wyższe miejsce zajmuje ten, który uzyskał większą ilość lepszych miejsc w rundach, jeśli nie przyniesie to rozstrzygnięcia - ten, który zdobył większą sumę punktów ze wszystkich rund, przy dalszym braku rozstrzygnięcia - miejsca przyznawane są ex aequo.	**18.5.** In the case of scoring in any final annual classification the same number of points by several drivers - the highest place is taken by the one who obtained a larger number of better places in the rounds, if it does not bring a solution - the one who scored more points from all rounds, with no further settlement - places are awarded ex aequo.
18.5.1. W przypadku zdobycia w klasyfikacji końcowej rocznej zespołów sponsorskich jednakowej ilości punktów przez kilka zespołów - wyższe miejsce zajmuje ten, który uzyskał większą ilość punktów w poszczególnych rundach, jeśli nie przyniesie to rozstrzygnięcia - miejsca	**18.5.1.**In the case of the equal number of points being scored by several teams in the final annual classification of sponsor teams - the one who obtained the higher number of points in each rounds will have the higher position, if this does not resolve - places are awarded ex aequo.

przyznawane są ex aequo.	
18.6. Klasyfikacja końcowa roczna dla grup i klas będzie liczona ze wszystkich rozegranych rund. Z tych rund odliczeniu podlegać będą dwie rundy, w których zawodnik zdobędzie najmniejszą liczbę punktów, lub w których zawodnik nie weźmie udziału. Odliczeniu nie podlegają rundy, z których zawodnik został zdyskwalifikowany.	**18.6.** The final annual classification for groups and classes will be counted from all performed rounds. From these rounds deduction will be subject to two rounds in which the competitor will score the lowest number of points, or in which the competitor will not participate. One round from which the competitor was disqualified is not deductible.
18.7. Klasyfikacja końcowa roczna klubowa / zespołów sponsorskich będzie liczona ze wszystkich rozegranych rund.	**18.7.** The final annual club / sponsorship teams classification will be counted from all performed rounds.
19. KARY NAKŁADANE PRZEZ ZSS	**19. PENALTIES IMPOSED BY STEWARDS**
Zgodnie z art. 12 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.	According to art. 12 of International Sporting Code.
20. PARK ZAMKNIĘTY - „PARC FERME”	**20. PARC FERME**
„Parc Ferme” jest obowiązkowy dla wszystkich zawodników, którzy brali udział w finałach. Każdy zawodnik ma obowiązek dostarczyć swój samochód do „Parc Ferme” niezwłocznie po ostatnim biegu finałowym, w którym brał udział.	"Parc Ferme" is obligatory for all competitors who took part in the finals. Each competitor is obliged to deliver his car to "Parc Ferme" immediately after the last final race, in which he participated.
21. OCHRONA ŚRODOWISKA	**21. ENVIRONMENT PROTECTION**
21.1. Mycie samochodów może odbywać się tylko w miejscach do tego wyznaczonych przez organizatora. Zaleca się czyszczenie i mycie sprzętu na nieprzepuszczalnej powierzchni posiadającej odpowiedni odpływ z separatorem substancji ropopochodnych zapobiegającym zanieczyszczeniu gruntu. Na torach okazjonalnych zaleca się budowanie prostych myjni ze zbiornikiem bezodpływowym.	**21.1.** Car washing may only take place in places designated by the organizer. It is recommended to clean and wash the equipment on an impermeable surface that has an adequate drain with a separator of petroleum substances to prevent soil contamination. On occasional tracks, it is recommended to build a simple car wash with a holding tank.
21.2. Organizator zobowiązany jest zapewnić odpowiednią ilość pojemników na odpady (zaleca się segregację) i sanitariatów dla uczestników i kibiców	**21.2.** The organizer is obliged to provide an adequate number of waste containers (segregation is recommended) and toilets for participants and spectators.
21.3. Zawodnik / Kierowca odpowiedzialny jest za przestrzeganie przepisów ochrony środowiska przez siebie, zatrudniony personel i osoby towarzyszące podczas zawodów. Po likwidacji stanowiska serwisowego odpowiedzialny jest za pozostawienie terenu w stanie nienaruszonym ekologicznie.	**21.3.** The Competitor / Driver is responsible for compliance with environmental regulations by himself, the employed personnel and accompanying persons, during the competition. After the liquidation of the service position, he is responsible for leaving the site in an environmentally intact condition.
21.4. Zabrania się kontynuowania jazdy samochodem, z którego zaobserwowano wycieki jak również dokonywania napraw i uzupełniania paliwa w innych miejscach jak stanowisko serwisowe.	**21.4.** It is forbidden to continue driving with the vehicle from which leaks were observed as well as making repairs and refueling in other places like the position in the service park.
21.5. Brak maty lub wykonywanie czynności niezgodnych z Regulaminem Ochrony Środowiska PZM będzie karane przez ZSS karami przewidzianymi przez MKS, aż do dyskwalifikacji z zawodów włącznie.	**21.5.** Lack of a mat or performing activities inconsistent with the PZM Environmental Protection Regulations shall be penalized by Stewards with penalties provided for by the ISC up to and including disqualification from the competition.

21.6. Stanowisko zawodnika w Parku Maszyn musi być wyposażone w płachtę serwisową z materiału płynoszczelnego o wymiarach minimalnych pokrywających obrys samochodu (4m x 5m), na której należy wykonywać wszelkie prace przy samochodzie. Wszelkie urządzenia i pojemniki, w których znajduje się ciecz inna niż czysta woda muszą być odizolowane od podłoża matą ekologiczną lub inną z materiału nieprzepuszczalnego.	**21.6.** The competitors station in the Service Park must be equipped with a service sheet of fluid-tight material with minimum dimensions covering the outline of the car (4m x 5m), on which all work on the car should be carried out. All equipment and containers that contain a liquid other than pure water must be isolated from the ground with an ecological mat or other impermeable material.
22. PROTESTY/ODWOŁANIA	**22. PROTESTS / APPEALS**
22.1. Wszystkie protesty muszą być składane zgodnie z postanowieniami MKS (art. 13).	**22.1.** All protests must be submitted in accordance with the provisions of the ISC (art. 13).
22.2. Protesty dotyczące danego biegu mogą być składane w ciągu 30 minut od opublikowania wyników tego biegu i muszą być adresowane do przewodniczącego ZSS. Protesty powinny być złożone do dyrektora zawodów lub jego asystenta, jeśli taki istnieje. W przypadku nieobecności dyrektora zawodów lub jego asystenta, protesty muszą być złożone do przewodniczącego ZSS.	**22.2.** Protests concerning a given heat may be submitted within 30 minutes of the publication of the results of this heat and must be addressed to the chairman of the Stewards. They should be submitted to the clerk of the course or his assistant, if there is one. In case of the absence of the clerk of the course or his assistant, the protests must be submitted to the chairman of the Stewards.
22.3. Depozyt za wniesienie protestu wynosi: - 1800,- PLN wpłacony przez składającego protest (przebieg wyścigu); - w przypadkach wymienionych w ust. 12.5 niniejszego regulaminu: kwota jest ustalana przez ZSS w zależności od zakresu kontroli (protest techniczny).	**22.3.** The deposit for lodging the protest is: - 1800,- PLN paid by the protestor (running of the race); - in cases mentioned in art. 12.5. of these regulations: the amount is determined by the Stewards depending on the scope of the control (technical protest).
22.4. Jeśli protest zostanie rozpoznany jako bezzasadny lub wycofany po jego sformułowaniu, całość wpłaconej kaucji jest zatrzymywana. Jeżeli protest został uznany jako częściowo uzasadniony, kaucja może być częściowo zwrócona. Natomiast, gdy protest uznany został jako uzasadniony w całości, kaucja zwracana jest w całości.	**22.4.** If the protest is rejected or if it is withdrawn after being brought, no part of the deposit shall be returned. If judged partially founded, the deposit may be returned in part. When the protest is found to be fully justified, the deposit is returned in full.
22.5. Władze zawodów (ZSS) rozpatrują protesty po wysłuchaniu zainteresowanych.	**22.5.**The competition authorities (Stewards) consider the protests after hearing the interested parties.
22.6. Od decyzji wydanych przez ZSS, zawodnikowi przysługuje prawo do wniesienia odwołania do GKSS.	**22.6.** The competitor has the right to appeal to the GKSS against the Stewards decision.
22.6.1. Zapowiedź wniesienia odwołania musi być zgłoszona do ZSS w formie pisemnej w ciągu 1 godziny od momentu opublikowania decyzji.	**22.6.1.** The announcement of an appeal must be submitted to the Stewards in writing within 1 hour from the time of publication of the decision.
22.6.2. Termin wniesienia odwołania do GKSS upływa po 96 godzinach, od momentu pisemnego powiadomienia ZSS o chęci wniesienia odwołania się od wydanej decyzji.	**22.6.2.** The deadline for submitting an appeal to GKSS expires after 96 hours from the moment of written notification to the Stewards of the intention to appeal against the issued decision.
22.6.3. Odwołujący zobowiązany jest	**22.6.3.** The appellant is obliged to pay a

wpłacić depozyt na rachunek bankowy ZG PZM w wysokości 3000,- PLN. Depozyt ten musi zostać wpłacony najpóźniej w ciągu 96 godzin od momentu złożenia zapowiedzi odwołania do ZSS. W przeciwnym razie licencja odwołującego się jest automatycznie zawieszana do czasu wniesienia opłaty.

22.6.4. Jeżeli odwołanie od decyzji ZSS dotyczy dyskwalifikacji z danego biegu kwalifikacyjnego lub półfinału - zawody w tej klasie przebiegają według decyzji podjętej przez ZSS w tej sprawie. Wyniki zawodów w tej klasie zostają zawieszone, bez wręczenia nagród, które zostają zatrzymane aż do opublikowania klasyfikacji końcowej.

23. INNE POSTANOWIENIA

23.1. Organizatorzy imprez sportu samochodowego są zobowiązani do zdecydowanego działania zwalczającego wznoszenie przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści a także za eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

23.2. Przyjmuje się zasadę, że jeżeli gdziekolwiek w MKS, lub innych przepisach FIA mowa jest o FIA, Światowej Radzie Sportu Samochodowego, odpowiednią rolę na terytorium RP pełni jako odpowiednik i ma analogiczne plenipotencje: PZM – dla FIA oraz GKSS PZM – dla Światowej Rady Sportu Samochodowego FIA.

23.3. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem zastosowanie ma MKS, Przepisy Ogólne oraz Regulamin Sportowy wraz z załącznikami.

23.4. Jeżeli wystąpią różnice w interpretacji przepisów FIA to powstały spór rozstrzygać będzie obowiązujący tekst francuski.

23.5. Każdy Zawodnik / Kierowca / Sędzia / Organizator zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.

23.6. Każdy kierowca ma prawo współpracować podczas danej rundy z jednym spotterem, który musi być zgłoszony podczas OA, zatwierdzony i uzyskać przepustkę. Przebywanie w strefie spotterów możliwe jest tylko podczas trwania wyścigu danego kierowcy.

23.7. Osoby odpowiadające za

deposit to the bank account of ZG PZM in the amount of PLN 3,000. This deposit must be paid no later than 96 hours from the moment of submitting the notice of appeal to the Stewards. Otherwise, the appellant's license is automatically suspended until the fee is paid.

22.6.4. If the appeal against the Stewards' decision concerns disqualification from a given qualifying race or semi-final, the competition in this class will be conducted according to the decision made by the Stewards in this matter. The results of competitions in this class are suspended, with no prizes awarded and held until the final classification is published.

23. OTHER PROVISIONS

23.1. The organizers of motor sport events are obliged to act decisively against spectators raising of racist, fascist, anti-semitic, nationalist, satanic, grossly unethical, approving terrorism, calls for feuds and hatred, as well as displaying inscriptions and signs concerning such content.

23.2. The principle is assumed that if anywhere in the ISC, or other FIA regulations, is referred to FIA, the World Motorsport Council, the corresponding role on the territory of the Republic of Poland has the equivalent and analogous plenipotence: PZM - for FIA and GKSS PZM - for the World Motorsport Council.

23.3. For issues not covered by these regulations shall apply ISC, the General Prescriptions and the Sporting Regulations with attachments.

23.4. If there are differences in the interpretation of the FIA rules, the dispute arising will be resolved by the applicable French text.

23.5. Each Competitor / Driver / Marshal / Organizer is obliged to apply the anti-doping and anti-alcohol rules described in app. A and C to the ISC and to counteract the cases of discrimination and corruption in motor sport.

23.6. Each driver has the right to cooperate during a concerned round with one spotter who must be declared during OA, approved and obtain a pass.
Being in the spotter zone is possible only during the heat run of a concerned driver.

23.7. Persons responsible for series communication, indicated in the supplementary regulations of the

komunikację cyklu, wskazane w regulaminie uzupełniającym zawodów lub decyzji dyrektora zawodów, mają prawo wstępu do parku zamkniętego celem przeprowadzenia wywiadów / rozmów z zawodnikami lub przygotowania innego materiału prasowego, a także uzyskania dostępu do nagrań z kamer pokładowych w samochodach. Dostęp do nagrania / kamery może się odbywać wyłącznie w towarzystwie sędziego lub sędziego technicznego i przedstawiciela zespołu (kierowcy / mechanika / koordynatora).

24. KAMERA

W czasie trwania zawodów, każdy zawodnik ma obowiązek posiadać zainstalowaną w samochodzie kamerę. Kamera ta musi być ustawiona w sposób pozwalający rejestrować wydarzenia na torze przed samochodem zawodnika, a dodatkowo widoczne są kierownica, pedały oraz numer startowy kierowcy. Bateria/akumulator do kamery musi być wystarczająco naładowana/-y, a karta pamięci do zapisu znajdować się na swoim miejscu i mieć wystarczającą pojemność do zarejestrowania wszystkich biegów w danej rundzie. Waga kamery zawiera się w minimalnej wadze samochodu. Kamera musi być włączona i dokonywać zapisu wszystkich kwalifikacji, półfinałów i finałów. Nagrywanie musi być włączone od pól przedstartowych i nie może być wyłączone, dopóki samochód nie wróci na swoje miejsce w parku maszyn lub w parku zamkniętym. Osoby oficjalne, w tym ZSS, muszą być w stanie uzyskać dostęp do nagrań z tej kamery z wykorzystaniem sprzętu (komputer) zawodnika lub własnego w dowolnym momencie podczas zawodów, również na potrzeby rozpatrzenia protestów, itp. Zawodnik / zespół jest także zobowiązany do udostępnienia nagrania z kamery na potrzeby komunikacji i promocji MPRC, prowadzonej przez osoby wyznaczone przez organizatora. Stosowanie ww. kamery oraz udostępnianie nagrań na potrzeby osób oficjalnych oraz zespołu prasowego jest obowiązkowe dla wszystkich zawodników pod karą do dyskwalifikacji z zawodów włącznie.

25. LAP TIMER

Dopuszcza się stosowanie jedynie urządzeń z Listy Technicznej No. 60 FIA. Dozwolone jest podłączenie tych urządzeń do zasilania tylko bezpośrednio z akumulatora samochodu. Zabrania się

competition or the decision of the clerk of the course, have the right to enter the park ferme in order to conduct interviews / talks with competitors or prepare other press material, as well to obtain access to recordings from on-board cameras in cars. Access to the recording / camera may take place only in the presence of a marshal or scrutineer and a team representative (driver / mechanic / coordinator).

24. CAMERA

During the competition, each competitor is obliged to have a camera installed inside the car. The camera must be set in such a way that allowed to record situations on the track in front of the competitors car, and additionally the steering wheel, the pedals and the drivers starting number are visible. The cell/battery for the camera must be sufficiently charged / the memory card to be stored in its place and have sufficient capacity to record all heats in a concerned round. The weight of the camera is included in the minimum weight of the car. The camera must be switched on and record all qualifications, semi-finals and finals. Recording must be turned on from the pre-start fields and cannot be turned off until the car returns to its place in the service park or parc ferme. Officials, including Stewards, must be able to access the recordings from this camera using the competitor or its own equipment (Computer) at any time during the competition, also for the purpose of considering protests, etc.

The competitor / team is also required to provide the camera recording for the purposes of communication and promotion of MPRC, performed by persons designated by the organizer. Application of the above cameras and sharing of recordings for the needs of officials and the press team is obligatory for all competitors up to and including disqualification from the competition.

Use of the above-mentioned camera and sharing of recording for the needs of officials and the press team is mandatory for all competitors under penalty of up to and including disqualification from the competition.

25. LAP TIMER

It is allowed to use only devices from the Technical List No. 60 FIA. It is allowed to connect these devices to power supply only directly from the car battery. It is forbidden to use any GPS signal amplifiers that are

stosowania jakichkolwiek wzmacniaczy sygnału GPS nie będących częścią integralną dozwolonych urządzeń. Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 27.02.2024	not an integral part of the permitted devices. Approved with appendices by GKSS PZM on 27.02.2024

ZAŁĄCZNIK NR 1 - REGULAMIN TECHNICZNY MPRC	**APPENDIX N^{O} 1 – MPRC TECHNICAL REGULATIONS**
W kwestiach nie ujętych niniejszym załącznikiem zastosowanie mają przepisy załącznika J art. 279.	**For issues not covered by these appendix, the provisions of appendix J art. 279 applied.**
I PRZEPISY OGÓLNE	**I GENERAL PRESCRIPTIONS**
1. NADWOZIE **1.1.** Do budowy samochodu można użyć: - nadwozia pochodzącego z produkowanego seryjnie samochodu; - nadwozia jednego z producentów homologowanych samochodów, podanych w wykazie FIA.	**1. BODYWORK** **1.1.** In order to build a car it can be used: - bodywork from a series production car; - bodyworks of one of the homologated vehicles manufacturers, listed in the FIA list.
1.2. Klatki bezpieczeństwa	**1.2.** Safety cages
Zgodnie z decyzją FIA od 01.01.2021 wszystkie nowe samochody (nowa homologacja FIA, nowy Paszport Techniczny dla samochodów bez homologacji FIA) muszą być wyposażone w klatkę bezpieczeństwa homologowaną przez FIA lub certyfikowaną przez ASN zgodnie z przepisami FIA odnośnie homologacji klatek bezpieczeństwa.	According to the decision of the FIA, from 01/01/2021 all new cars (new FIA homologation, new Technical Passport for cars without FIA homologation) must be equipped with a safety cage homologated by the FIA or certified by the ASN according to the FIA regulations on the approval of safety cages.
1.2.1. Dla samochodów: – SuperCar, – SuperCar Light w tym homologowanych przez FIA w grupie N po 01.01.2006 lub w których zostało zmienione nadwozie względem homologowanego (np. z Mitsubushi Lancer na Ford Fiesta), – SuperNational lub RWD CUP niehomologowanych przez FIA lub PZM, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona od 01.01.2022, klatki bezpieczeństwa muszą być certyfikowane zgodnie z Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA.	**1.2.1.** For cars: – SuperCar, – SuperCar Light including those homologated by the FIA in group N after 01.01.2006 or in which the bodywork has been changed to the homologated one (e.g. from Mitsubushi Lancer to Ford Fiesta), – SuperNational not homologated by the FIA or the ASN,, for which the Sports Car Book will be issued from 01/01/2022, safety cages must be certified in accordance with the FIA Safety Cage Approval Regulations.
Dla samochodów SuperNational lub RWD CUP niehomologowanych przez FIA lub PZM, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona w latach 2023 i 2024, klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być certyfikowane zgodnie z wymogami określonymi przez PZM (załącznik nr 5, pkt 2 Regulaminu Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM, uwzględniając rys. 253-35 Art. 253 Zał. J do MKS 2020).	For SuperNational cars not homologated by the FIA or PZM, for which the Sports Car Book will be issued in 2023 and 2024, the safety cages, as a minimum, must be certified in accordance with the requirements specified by PZM (Annex 5, point 2 of the PZM Safety Cage Certification Regulations, taking into account drawing 253-35 Art. 253 Appendix J to the ISC 2020).

1.2.2. Dla samochodów:

- SuperCar Light homologowanych przez FIA w grupie N przed 01.01.2006,
- SuperNational homologowanych przez FIA lub PZM w grupach N, A, B przed 01.01.2021,

klatki bezpieczeństwa muszą być:

- certyfikowane zgodnie z Regulaminem Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM lub Regulaminem Homologacji Klatek Bezpieczeństwa FIA dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona od 01.01.2023,
- alternatywnie, dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona od 01.01.2022 i przed 01.01.2023, klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z Art. 253-8 Zał. J 2020 jak dla samochodów grup N, A (z rozszerzeniami), R-GT.

1.2.3. Dla samochodów klas RWD CUP lub SC CUP homologowanych przez FIA lub PZM klatki bezpieczeństwa muszą być zgodne z Art. 253-8 Zał. J.

1.3. Nadwozie musi osłaniać wszystkie elementy wirujące, a koła muszą być zakryte, tzn. górna część koła kompletnego, położona powyżej jego osi, musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym.

1.4. Można wprowadzić zmiany w elementach szkieletu nadwozia np. w celu wprowadzenia modyfikacji aerodynamicznych ale musi zostać zachowana ilość elementów składowych oraz ich wytrzymałość jak w oryginalnym nadwoziu. Szkielet nadwozia można wzmacniać poprzez dodanie materiału.

1.5. Elementy aerodynamiczne które nie były homologowane w danym modelu samochodu są dopuszczone – nie dotyczy klasy RWD i SC Cup.

Elementy aerodynamiczne samochodu muszą spełniać następujące warunki:

- muszą pozostawać w obrysie samochodu gdy patrzymy na niego z przodu lub z tyłu
- muszą pozostawać w obrysie samochodu gdy patrzymy na niego z góry.

1.6. Szyby i siatki

Szyba przednia:

- może być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego” i być zatwierdzona do użytku zgodnie z przepisami ruchu drogowego i w związku z

1.2.2. For cars:

- SuperCar Light homologated by the FIA in group N before 01/01/2006,
- SuperNational homologated by the FIA or the ASN in groups N, A, B before 01/01/2021,

safety cages must be:

- certified in accordance with the ASN Safety Cage Certification Regulations or the FIA Safety Cage Approval Regulations for cars for which the Sports Car Book will be issued from 01/01/2023,
- alternatively, for cars for which the Sports Car Book will be issued from 01/01/2022 and before 01/01/2023, the safety cages as a minimum must comply with Art. 253-8 of Appendix J 2020 as for cars of groups N, A (with extensions), R-GT.

1.2.3. For RWD CUP or SC CUP cars homologated by the FIA or the ASN, the safety cages must comply with Art. 253-8 of App. J.

1.3. The bodywork must cover all rotating elements and the wheels must be covered, i.e. in vertical measurement the upper part of the complete wheel, located above its axis, must be covered by the bodywork.

1.4. Changes can be made to the bodywork frame elements for example in order of use aerodynamic modifications, but the number of components and their strength as in the original bodywork must be kept. The bodywork skeleton can be strengthened by adding material.

1.5. Aerodynamic elements that were not homologated in a given car model are allowed - not applicable to RWD Cup and SC Cup.

The aerodynamic elements of the car must meet the following conditions:

- they must remain in the perimeter of the car when seen from the front or the back
- they must remain in the perimeter of the car, seen from the front or the back

1.6. Glazing and nets

Windscreen:

- it can be made of laminated "glued" glass and be approved for use in accordance with road traffic regulations and therefore have appropriate markings;

tym posiadać odpowiednie oznakowania; - może być wykonana z poliwęglanu, PMMA, o minimalnej grubości 3 mm, lub innego materiału zatwierdzonego przez FIA; - musi posiadać układ zapewniający skuteczne usuwanie pary z wewnętrznej powierzchni. - układ oczyszczania szyby od zewnątrz dowolny. Zmiana miejsca mocowania i pojemności zbiornika płynu do spryskiwacza oraz sposobu uruchamiania spryskiwacza szyb dowolny, wykonany może być z tworzywa sztucznego lub innego materiału nieżelaznego. (Zbiornik ten służy wyłącznie na płyn do spryskiwania szyb i może być umieszczony w kabinie samochodu). Pozostałe szyby: - dopuszcza się szyby seryjne, w takim przypadku muszą zostać oklejone od wewnątrz folią zabezpieczającą wg art. 253-11 Zał. J. - wykonane z poliwęglanu lub PMMA, o minimalnej grubości 3 mm, muszą zapewniać tę samą przezroczystość co oryginalne szyby, a drzwi odpowiednio dostosowane do ich zamontowania. Dodatkowe zamocowania szyb mogą być stosowane. Siatka ochronna od strony kierowcy jest obowiązkowa, art. 253-11 Zał. J (zawody na torach). **1.7.Kabina samochodu i elementy tapicerskie.** W kabinie nie można instalować zbiorników i instalacji, wewnątrz których znajdują się płyny posiadające wysoką temperaturę lub będące pod ciśnieniem. W kabinie nie mogą występować jakiekolwiek elementy z ostrymi krawędziami. Wszystkie niewykorzystane otwory w przegrodzie i podłodze muszą być trwale i szczelnie zaślepione niepalnym materiałem (zalecane zaspawanie). Obowiązkowe jest wymontowanie siedzeń tylnych i przednich oraz demontaż wszystkich elementów tapicerskich oraz usunięcie mas bitumicznych. **1.8. Tablica rozdzielcza** Elementy tapicerki znajdujące się poniżej tablicy rozdzielczej, niebędące jej częścią, muszą być usunięte. Można usunąć tę część centralnej konsoli, która nie zawiera ogrzewania, ani wskaźników (według art. 255 Zał. J, Rys. 255-7). **1.9. Fartuchy przeciw błotne (dotyczy osi napędowej) i osi tylnej w klasie SC**	- it may be made of polycarbonate, PMMA, with a minimum thickness of 3 mm, or other material approved by the FIA; - it must have a system ensuring effective removal of steam from the internal surface. - window cleaning system from the outside, any type. Changing the mounting location and the capacity of the windscreen washer tank and activation of the window washer system, which can be made of plastic or other non-ferrous material. (This tank is used exclusively for the windows washer fluid and can be placed in the car's cockpit). Other car windows: - series car windows are allowed, in this case they must be affixed from the inside with a protective film according to art. 253-11 App. J. - made of polycarbonate or PMMA, with a minimum thickness of 3 mm, must provide the same transparency as the original glass, and the doors are properly adapted for their installation. Additional window fixings can be used. Safety net from the driver's side is obligatory, art. 253-11 App. J (competitions run on circuits). **1.7. The car's cockpit and trim elements** Inside the cockpit it is not allowed to install tanks and installations, inside which there are liquids having high temperature or being under pressure. There must not be any elements with sharp edges in the cockpit. All unused holes in the bulkhead and floor must be permanently and tightly plugged with non-combustible material (recommended welding). It is obligatory to remove the rear and front seats as well as disassembly of all trim elements and removal of bituminous masses. **1.8. Dashboard** Trim ele8ments below the dashboard, which are not part of it, must be removed. The part of the central console that does not contain heating or indicators can be removed (according to art. 255 App. J, Fig. 255-7). **1.9. Mud flaps (applies to the driving axle) and rear axle in the SC Cup class.**

Cup. Obowiązkowe jest zamontowanie poprzecznych fartuchów przeciw błotnych zgodnych z poniższym artykułem. W każdym przypadku, muszą one odpowiadać następującym warunkom: - Muszą być wykonane z elastycznego materiału o grubości minimalnej 4 mm (minimalna gęstość = 0,85 g/cm³). - Muszą być zamocowane do nadwozia. - Muszą pokrywać co najmniej szerokość każdego koła. - Dolna krawędź fartuchów musi przebiegać nie więcej, niż 10 cm od nawierzchni, gdy samochód stoi bez kierowcy. - Z góry i na całej wysokości opony, cała szerokość opony musi być zakryta (patrząc od tyłu). **1.10. Widoczność do tyłu** musi być zapewniona przy pomocy dwóch lusterek zewnętrznych (jednego z prawej strony i drugiego z lewej strony samochodu). Lusterka mogą być seryjne. Każde lusterko musi mieć powierzchnie odbijającą co najmniej 90 cm^2. Lusterko wewnętrzne jest nieobowiązkowe. **2. PODWOZIE** W każdym momencie trwania zawodów żadna część samochodu nie może stykać się z podłożem nawet gdy ciśnienie w oponach na kołach po jego jednej stronie będzie równe ciśnieniu atmosferycznemu. **3. UKŁAD WYDECHOWY** Dopuszcza się maksymalny poziom głośności 100 dB mierzony przy 4 500 obr/min. Ponadto głośność nie może przekraczać poziomu podanego w regulaminie uzupełniającym dla danych zawodów, stosowanie katalizatora jest obowiązkowe. W celu umożliwienia kontroli katalizatora na przedniej i tylnej ścianie obudowy katalizatora muszą zostać wykonane otwory zaślepione śrubami. Wylot tłumika musi znajdować się w miejscu seryjnym, nie może być prowizoryczny a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę (-i). **4. ZBIORNIK PALIWA** **4.1.** Dopuszcza się stosowanie seryjnych zbiorników paliwa. Zaleca się zbiornik bezpieczny ze specyfikacją FIA wg zał. J. art 279.6.3. W celu zamontowania tzw. bezpiecznego zbiornika paliwa dopuszcza się możliwość dokonania zmian kształtu lub odjęcia materiału w podłodze kabiny. Szczegóły zmian muszą być uzgodnione z	It is mandatory to install transverse mud flaps in accordance with the following article. In any case, they must comply with the following conditions: - They must be made of flexible material with a minimum thickness of 4 mm (minimum density = 0.85 g / cm³). - They must be attached to the bodywork. - They must cover at least the width of each wheel. - The lower edge of the mud flaps must extend no more than 10 cm from the surface, when the car is standing without a driver. - From the top and the entire height of the tire, the entire width of the tire must be covered (seeing from the rear). **1.10. Visibility to the rear** must be ensured by means of two exterior mirrors (one on the right and the other on the left side of the car). The mirrors can be series. Each mirror must have a reflecting surface of at least 90 cm^2. The interior mirror is optional. **2. CHASSIS** At any time during the competition, no part of the car may touch the ground even when the tire pressure on the tires mounted on wheels on one side of the car is equal to atmospheric pressure. **3. EXHAUST SYSTEM** A maximum noise level of 100 dB measured at 4 500 rpm is allowed. In addition, the noise may not exceed the level specified in the supplementary regulations for a given competition, the use of a catalytic converter is mandatory. In order to be able to control the catalytic converter, on the front and rear wall of the catalytic converter housing must be made holes, covered by screws. The silencer outlet must be in a series position, it must not be provisional and the exhaust must leave the system only through this pipe end (s). **4. FUEL TANK** **4.1.** Serial fuel tanks are allowed. A safety fuel tank with the FIA specification is recommended, according to app. J. art. 279.6.3. In order to mount the so-called safety fuel tank is allowed to change the shape or reduce of material in the floor of the cockpit. Details of changes must be agreed with the

delegatem technicznym PZM w konkurencji Rallycross. Dopuszcza się stosowanie zbiornika paliwa typu bezpiecznego z utraconą homologacją FIA do 4 lat od daty kiedy homologacja wygasła.	PZM technical delegate in the Rallycross competition. It is allowed to use a safety-type fuel tank with a lost FIA homologation for up to 4 years from the date when the homologation expired.
4.2. Złącze do poboru próbki paliwa Samouszczelniające złącze do poboru próbki paliwa jest obowiązkowe. Złącze to musi być zatwierdzone przez FIA (Lista techniczna nr 5) i zamontowane na przewodzie zasilającym bezpośrednio przed wtryskiwaczami. Złącze musi być umieszczone w niezablokowanym obszarze wewnątrz komory silnika i musi być łatwo dostępne. Musi istnieć możliwość zamontowania węża na tym złączu. Co najmniej 3 litry paliwa muszą pozostać w zbiorniku paliwa w dowolnym momencie trwania zawodów.	**4.2. Fuel sample couplings** The self-sealing fuel sampling coupling is mandatory. This couplings must be FIA approved (Technical list n°5) and fitted on the feed line immediately before the injectors. The couplings must be placed in non-lockable area inside the engine compartment and must be easy to access. It must be possible for a hose to be fitted to this couplings. A minimum of 3 liters of fuel must remain in the fuel tank at any time during the competition.
5. PALIWO Dla klas SuperCars, SuperCars Light, SuperNational jako paliwo może służyć tylko: -benzyna, która musi spełniać wymagania przepisów art. 252.9 Zał. J. -paliwo handlowe E85 Dla klas: RWD Cup, SC Cup, RXN1, RXN2, RXN3A, RXN3B - dozwolonym paliwem jest benzyna bezołowiowa jakości handlowej 95 lub 98 oktan (bez możliwości mieszania) ze stacji benzynowej wskazanej przez organizatora w regulaminie uzupełniającym zawodów.	**5. FUEL** For the SuperCars, SuperCars Light and SuperNational classes, only: -gasoline, which must meet the requirements of Art. 252.9 App. J -E85 commercial fuel For classes: RWD Cup, SC Cup, RXN1, RXN2, RXN3A, RXN3B - the allowed fuel is unleaded gasoline of commercial quality 95 or 98 octane (no mixing possible) from the gas station indicated by the organizer in the supplementary regulations of the competition
6. MASA SAMOCHODU **6.1.** Masa samochodu z płynami eksploatacyjnymi wraz z kierowcą i jego wyposażeniem bezpieczeństwa bez paliwa (maksymalnie 3 litry).	**6. CAR WEIGHT** **6.1.** Weight of the car with operating fluids with the driver and his safety equipment without fuel (max 3 liters).
6.2. Stosowanie balastu jest dozwolone z zachowaniem następujących warunków: - w miejscu mocowania balastu musi być zastosowana płytka wzmacniająca o powierzchni min. 100 cm^2 i grubości min. 3 mm, - przy zastosowaniu balastu o masie do 20 kg należy go zamocować min. 2 śrubami a balast o masie do 50 kg min. 4 śrubami. Śruby min. M 10, ozn. wytrzymałości 8.8, - w śrubach muszą być wykonane otwory do nałożenia plomb. - otwory w płytach balastowych, służące do przytwierdzenia do nadwozia mogą mieć maksymalnie 2mm większą średnice od śruby montażowej. Minimalna odległość krawędzi otworu montażowego od krawędzi płyty to jedna średnica niniejszego otworu (Ilustracja 13)	**6.2.** Ballasting is permitted subject to the following conditions: - a reinforcement plate with a surface of min. 100 cm^2 and thickness min. 3 mm must be used in place where ballast is used, - when using ballast weighing up to 20 kg, it must be fastened with min. 2 bolts and ballast with weight up to 50 kg with min. 4 screws. Screws min. M 10, quality mark 8.8, - holes for applying seals must be made in the bolts. - holes in the ballast plates used for attachment to the bodyshell must be no more than 2 mm larger than the mounting bolt. The minimum distance from the edge of the mounting hole to the edge of the board is one diameter of this hole (Illustration 13)

7. KOŁA / OPONY	**7. WHEELS / TYRES**
7.1. Użycie dystansów jest dozwolone.	**7.1.** The use of distances is allowed.
7.2. Zmiana mocowania kół ze śrub na szpilki i nakrętki jest dozwolona. Szpilki po zamontowaniu koła nie mogą wystawać poza jego obrys.	**7.2.** Changing the wheels fixation from bolts to pins and nuts is allowed. The pins after mounting the wheel must not protrude beyond its perimeter.
7.3. Koło zapasowe jest zabronione.	**7.3.** Spare wheel is not allowed.
7.4. Ręczne nacinanie lub modyfikacja określonego przez producenta wzoru bieżnika opony jest dozwolone.	**7.4.** Manual cutting or modification of the tire tread pattern specified by the manufacturer is allowed.
8. AKUMULATOR I OŚWIETLENIE	**8. BATTERY AND LIGHTING**
8.1. Zastosowanie ma art. 255.5.8.3 Zał. J do MKS FIA bez wymogu stosowania akumulatora żelowego.	**8.1.** Article 255.5.8.3 of App. J to FIA ISC applies without the requirement of using a dry battery.
8.2. Akumulator Marka i typ akumulatora, pojemność i przewody akumulatora są dowolne. Nominalne napięcie musi być takie samo lub niższe niż te występujące w samochodzie produkcji seryjnej. Liczba akumulatorów określona przez producenta musi być zachowana. Położenie akumulatora jest dowolne. Każdy akumulator musi być zamocowany w sposób bezpieczny a biegun dodatni musi być chroniony. Jeżeli akumulator jest przeniesiony z oryginalnego miejsca zamocowania lub zamocowanie nie jest oryginalne, to musi on być przymocowany do nadwozia za pomocą metalowej podstawy i metalowej obejmy, pokrytej warstwą izolacyjną, przymocowanych do podłogi za pomocą śrub i nakrętek. Do zamocowania obejmy muszą być użyte stalowe śruby o średnicy co najmniej 10 mm, a pod każdą śrubą musi znajdować się płytka wzmacniająca o grubości co najmniej 3 mm i powierzchni co najmniej 20 cm^2, umiejscowiona pod blachą karoserii.	**8.2.** Battery The make and type of battery, capacity and battery cables – any type. The nominal voltage must be the same or lower than those found in a series production car. The number of batteries specified by the manufacturer must be maintained. The battery's location – any place. Each battery must be secured in a safe manner and the positive pole must be protected. If the battery is moved from the original mounting location or the attachment is not original, it must be attached to the bodywork with a metal plate and a metal clamp, covered with an insulating layer, attached to the floor with using bolts and nuts. To fasten the clamp, steel screws with a diameter of at least 10 mm must be used, and under each screw there must be a reinforcement plate with a thickness of at least 3 mm and a surface of at least 20 cm^2, located under the bodywork plate.
Akumulatory typu mokrego: Akumulator mokry musi być przykryty plastikową płynoszczelną osłoną, zamocowaną niezależnie w stosunku do akumulatora. Osłona ochronna musi mieć wlot powietrza z wyprowadzeniem na zewnątrz kabiny.	Wet type batteries: The wet battery must be covered with a plastic fluid-tight cover, mounted independently of the battery. The protective cover must have an air inlet with an outlet outside the cabin.
8.3. Obowiązkowe jest zdemontowanie przedniego oświetlenia seryjnego, miejsca po światłach i reflektorach muszą zostać zaślepione zgodnie z art. 279.10.2.15 zał. J.	**8.3.** It is mandatory to dismantle the front series lighting, the place at the lights and headlamps must be plugged in accordance with art. 279.10.2.15 of App. J.
8.4. Obowiązkowe jest następujące oświetlenie: Każdy samochód musi być wyposażony, w co najmniej dwa tylne światła typu: a) przeciwmgielnego (minimalna powierzchnia świecąca każdej lampy: 60	**8.4.** The following lighting is obligatory: Each car must be equipped with at least two rear lights: a) fog light (minimum lighting surface of each lamp: 60 cm^2, light bulb with a minimum power of 15 W. For each lamp)

cm^2, żarówka o minimalnej mocy 15 W. Dla każdej lampy)
b) lub przeciwdeszczowego, zatwierdzone przez FIA (Lista Techniczna nr 19)
W/w światła muszą działać za każdym razem, gdy uruchamiane są hamulce. Muszą być umieszczone pomiędzy 1000 mm i 1500 mm nad podłożem i muszą być widoczne z tyłu (dla kierowcy znajdującego się w samochodzie jadącym z tyłu).
Światła muszą być umieszczone symetrycznie w stosunku do osi podłużnej samochodu w tej samej płaszczyźnie poprzecznej. Zabrania się montowania świateł na zewnątrz samochodu, światła należy montować w tylnej części kabiny, wyjątkiem są seryjne światła „STOP" spełniające ust. 8.3. niniejszego regulaminu technicznego.
Jako dodatkowe światło do dwóch wyżej wymienionych tylnych świateł stop, musi być zainstalowane czerwone światło skierowane do tyłu o mocy, co najmniej 20 wat (maksimum 30 wat) i musi spełniać następujące warunki:
a) być zamontowane z tyłu samochodu,
b) być widoczne od tyłu samochodu,
c) znajdować w osi samochodu,
d) pozostawać zapalone podczas trwania rozgrzewki (warm-up), biegów kwalifikacyjnych, półfinałów i finałów,
e) pozostać zapalone nawet, gdy główny włącznik prądu jest w pozycji „off".
Stanowczo zaleca się stosowanie „świateł deszczowych" typu zatwierdzonego przez FIA (Lista techniczna nr 19).

9. PRZEPISY PRZEJŚCIOWE ODNOŚNIE KSS PZM

W związku z wdrażaniem nowych przepisów dotyczących samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych wymienionych w Oddziale 7 art. 65 (art. 65o - art. 65q) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o Ruchu Drogowym, które wejdą w życie z dniem 01.06.2024 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1720) - zostanie wprowadzony nowy rodzaj Książki Samochodu Sportowego (KSS) PZM dla wszystkich konkurencji sportu samochodowego.
Do czasu wprowadzenia nowego dokumentu:
- zachowują ważność dotychczas wydane KSS PZM,
- do odwołania, zamiast KSS PZM, będzie uznawane również wydane przez Delegata Technicznego PZM zaświadczenie potwierdzające, że KSS PZM dla danego samochodu został zatwierdzony.

b) or rain lamp, approved by the FIA (Technical List No. 19)
The above lights must work each time the brakes are activated.
They must be placed between 1000 mm and 1500 mm above the ground and must be visible from the rear (for the driver in the car behind).
The lights must be placed symmetrically in relation to the longitudinal axis of the car in the same transverse plane. It is forbidden to mount the lights outside the car, the lights should be mounted in the rear part of the cabin, with the exception of the serial "STOP" lights according to point 8.3. of these technical regulations.

As additional light to the two above-mentioned rear stop lamps, a red rearward-facing light with a power of at least 20 watts (maximum 30 watts) must be installed and must meet the following conditions:
a) be mounted on the back of the car,
b) be visible from the back of the car,
c) placed in the car's axis,
d) remain lit during warm-up, qualifying heats, semi-finals and finals,
e) remain lit even when the main power switch is in the "off" position.
It is strongly recommended to use "rain lights" type approved by the FIA (Technical List 19).

9. TRANSITIONAL PROVISIONS REGARDING KSS PZM

In connection with the implementation of new regulations regarding passenger cars intended for sports competitions listed in Section 7 of Art. 65 (Article 65o -Article 65q) of the Act of June 20, 1997 - Road Traffic Law, which will enter into force on June 1, 2024 (Journal of Laws of 2023, item 1720) - a new type of Sports Car Book (KSS PZM) will be kept for all motor sport competitions.
Until the new document is introduced:
- the previously issued KSS PZM remain valid,
- until further notice, instead of the PZM KSS, a certificate issued by the PZM Technical Delegate confirming that the KSS PZM for a given car has been approved will also be accepted.
Details regarding the replacement of KSS PZM with a new type of KSS PZM will be

Szczegóły dotyczące wymiany KSS PZM na nowego rodzaju KSS PZM zostaną opublikowane w marcu 2024 roku.	published in March 2024.

II PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE GRUPA SUPERCAR / SUPERNATIONAL	**II SPECIFIC PROVISIONS GROUP SUPERCAR / SUPERNATIONAL**
1. NADWOZIE Za wyjątkiem drzwi kierowcy, można stosować dowolny niepalny materiał na błotniki, pokrywy silnika, bagażnika, drzwi, dach. Oryginalne drzwi kierowcy muszą być zachowane. Można zmniejszyć masę elementów przykręcanych do nadwozia poprzez usunięcie zbędnych wzmocnień i szkieletów. W przypadku drzwi przednich pojazdu, lewych i prawych, należy zachować oryginalny sposób otwierania zarówno z zewnątrz jak i wewnątrz pojazdu oraz oryginalne mocowania drzwi. Szkielet nadwozia można wzmocnić przez dodanie materiału do oryginalnych elementów, lecz zabronione są jakiekolwiek konstrukcje przestrzenne i profile wzmacniające. Jedynym wyjątkiem jest mocowanie płyty osłaniającej silnik, w tym przypadku mocowanie nie może sięgać wyżej niż krawędź podłużnicy przedniej. Przy zastąpieniu seryjnego wzmocnienia zderzaka przedniego pojedynczym elementem wzmacniającym, maksymalny wymiar profilu wynosi 50x1,5 mm. **2. PODWOZIE** Zawieszenie i układ kierowniczy dowolne z zachowaniem nw. warunków: - dopuszcza się wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania. **3. HAMULCE** Dowolne, ale muszą być dwuobwodowe, uruchamiane tym samym pedałem w następujący sposób: normalne działanie pedału musi skutkować na wszystkie koła. W razie wycieku w jakimkolwiek punkcie przewodów lub awarii w układzie przeniesienia hamowania, działanie pedału musi skutkować na co najmniej 2 koła. Systemy zapobiegające blokowaniu się hamulców są niedozwolone. Tarcze hamulcowe muszą być wykonane z materiału żelaznego. Hamulec ręczny jest dozwolony; musi być skuteczny i działać jednocześnie na 2 koła przednie lub na 2 koła tylne. Zbiorniki płynów nie mogą być umieszczane we wnętrzu nadwozia. Zabrania się stosowania ceramicznych tarcz hamulcowych. **4. SILNIK I UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU** **4.1.** Maksymalna pojemność skokowa	**1. BODYWORK** With the exception of the driver's door, any non-flammable material for fenders, engine and luggage compartment covers, doors, roof can be used. The original driver's door must be kept. The weight of the components screwed to the bodywork can be minimalized by removing unnecessary reinforcements and skeletons. For the front left and right doors of the vehicle, the original method of opening both outside and inside the vehicle and the original door fixings must be maintained. The skeleton of the bodywork can be strengthened by adding material to the original elements, but any space structures and reinforcing profiles are prohibited. The only exception is the attachment of the engine protection plate, in this case the attachment must not reach higher than the edge of the front side member. When replacing the serial reinforcement of the front bumper with a single reinforcing element, the maximum dimension of the profile is 50x1.5 mm. **2. CHASSIS** Suspension and steering - any type, subject to the following conditions: - it is allowed to strengthen the suspension elements and the chassis at the place of their attachment. **3. BRAKES** Any, but must be double-circuit, run with the same pedal as follows: normal pedal operation must interact on to all wheels. In the event of a leak at any point in the hoses or failure in the braking transmission system, the pedal must interact on to at least two wheels. Systems preventing the brakes from locking are forbidden. Brake discs must be made of ferrous material. Handbrake is allowed; it must be effective and interact simultaneously on the 2 front wheels or 2 rear wheels. Fluid tanks cannot be placed inside the bodywork. Ceramic brake discs are prohibited. **4. ENGINE AND DRIVE TRANSMISSION** **4.1.** Maximum cylinder capacity of engines

silników jakie można zastosować: - Grupa SuperCar zgodnie z ust. 3.1.1. niniejszego Regulaminu Mistrzostw Polski Rallycross (zwanego dalej Regulaminem MPRC); - Grupa SuperNational zgodnie z ust. 3.2. Regulaminu MPRC. - Klasa SuperCar Light- dla silników doładowanych, maksymalna dozwolona nominalna pojemność skokowa wynosi 2500 cm^3 dla silników benzynowych. Dla silników wolnossących, maksymalna dozwolona nominalna pojemność skokowa wynosi 3500 cm^3 dla silników benzynowych. W silnikach doładowanych obowiązuje stosowanie ogranicznika wlotu powietrza zgodnie z art. 254.6.1 Zał. J do MKS FIA. **4.2.** Silnik musi pozostać zabudowany w miejscu przewidzianym przez producenta. Zezwala się na obrót silnika w dowolnym kierunku. **4.3.** Dozwolone jest stosowanie silnika innego producenta niż nadwozie samochodu. **4.4.** Dozwolone jest stosowanie zmiennych faz rozrządu. **4.5.** Układ przeniesienia napędu, wybór i ilość osi napędzanych dowolne. **4.5.1.** Wszelkie czujniki i wiązki przy kołach, mechanizmach różnicowych i skrzyni biegów są zabronione. (nie dotyczy klasy SuperCar Light) Jedynym wyjątkiem jest pojedynczy czujnik na skrzyni biegów do obsługi indywidualnego wyświetlacza włączonego biegu. Sterowanie napędem (traction control) jest zabronione. **4.6.** Skrzynia biegów zgodnie z art. 279 Zał. J. (nie dotyczy klasy SuperCar Light). Zabronione są skrzynie biegów półautomatyczne lub automatyczne ze sterowaniem pneumatycznym lub hydraulicznym. **4.6.1.** Klasa SuperCar Light – zezwala się stosowanie sekwencyjnej skrzyni biegów. **4.7.** Zezwala się na stosowania silników z bezpośrednim wtryskiem paliwa do komory spalania. **4.8.** Dopuszcza się samochody typu R5 w specyfikacji 1600, zgodne z art. 279.2.1. zał. J. do klasy SuperCar Light. **5. UKŁAD WYDECHOWY** Układ wydechowy jest dowolny **6. MASA SAMOCHODU** Masa samochodu z płynami eksploatacyjnymi wraz z kierowcą i jego wyposażeniem bezpieczeństwa bez paliwa (maksymalnie 3 litry).	that can be used: - Group SuperCar in accordance with art. 3.1.1. of these Regulations of the Polish Rallycross Championship (here and after referred to MPRC Regulations); - Group SuperNational in accordance with art. 3.2. of MPRC Regulations. - Class SuperCar Light - for supercharged engines, the maximum allowed nominal displacement is 2500 cm^3 for petrol engines. For normally aspirated engines, the maximum allowed nominal cylinder capacity is 3500 cm^3 for petrol engines. In the case of supercharged engines, the air restrictor applies in accordance with art. 254.6.1 App. J to FIA ISC. **4.2.** The engine installation must be kept in the place provided by the manufacturer. It is allowed to turn the engine in any direction. **4.3.** It is allowed to use an engine other manufacturer than the car's bodywork manufacturer. **4.4.** The use of variable valve timing is allowed. **4.5.** Transmission system, selection and number of driven axles – any. **4.5.1.** All sensors and looms at the wheels, differentials and gearbox are prohibited (not applicable to SuperCar Light). The only exception is the single sensor on the gearbox to operate the individual display of gear engaged. Traction control is prohibited. **4.6.** Gearbox according to art. 279 of App. J. (not applicable to the SuperCar Light class).Semi-automatic or automatic gearboxes with pneumatic or hydraulic control are prohibited. **4.6.1.** Class SuperCar Light - it is allowed to use a sequential gearbox. **4.7.**It is allowed to use engines with direct fuel injection into the combustion chamber. **4.8.** R5 cars in specification 1600 are allowed, in accordance with Art. 279.2.1. App. J. to the SuperCar Light class. **5. EXHAUST SYSTEM** Any exhaust system **6. CAR WEIGHT** Weight of the car with operating fluids with the driver and his safety equipment without fuel (max 3 liters).

Pojemność silnika / Cylinder capacity (W przypadku silników z doładowaniem obowiązuje przelicznik zgodny z ust. 3. regulaminu ramowego MPRC) / (In case of supercharged engines a coefficient in compliance with point 3. of MPRC Regulations apply)		Masa samochodu z kierowcą i osobistym wyposażeniem / Weight of the car, including driver and his personal equipment [kg]
ponad / over [cm^3]	do / up to [cm^3]	
	1100	800
1100	1400	870
1400	1600	960
1600	2000	1040
2000	2500	1100
2500	3000	1180
3000	3500	1270
3500	4000	1350
Minimalna masa samochodu SuperCar i SuperCar Light wynosi 1300 kg. The minimum weight of the SuperCar and SuperCar Light is 1300 kg.		

7. KOŁA / OPONY

Rodzaj kół i opon jest dowolny, maksymalna szerokości kompletnego koła w części nieobciążonej ograniczona jest do maksymalnie 250 mm, średnica felgi maksymalnie 18 cali. Opony typu slick bez fabrycznego bieżnika są zabronione.

8. UKŁAD KIEROWNICZY

Układ kierowniczy i jego rozmieszczenie są dowolne, ale zezwala się wyłącznie na jedno bezpośrednie połączenie mechaniczne pomiędzy kołem kierownicy i kołami kierowanymi. Kolumna kierownicza musi być wyposażona w mechanizm pochłaniania energii w przypadku zderzenia, zgodnie z wyposażeniem seryjnym. Zabroniony jest układ kierowania 4 kół.

III PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE KLASA RWD CUP

1.1. Niniejszy regulamin został zredagowany terminami dopuszczającymi, w związku z czym to, co nie jest poniżej wyraźnie dozwolone jest zabronione. Granice dozwolonych zmian i montaży są podane poniżej. Poza wymienionymi zezwoleniami, każda cześć niesprawna na skutek zużycia lub wypadku, może być zastąpiona tylko częścią oryginalną lub zamiennikiem dopuszczonym do handlu i wymiarowo odpowiadającemu oryginałowi. Samochody muszą być egzemplarzami pochodzącymi bez żadnych wątpliwości z produkcji seryjnej.

1.2. SAMOCHODY.

1.2.1. Nadwozie.

Do klasy dopuszczone zostaną modele BMW serii 3 E36 w nadwoziach:

a) sedan 4-drzwiowych

b) coupe 2-drzwiowych

7. WHEELS / TYRES

Any type of wheels and tires, maximum width of the complete wheel in the unloaded part is limited up to maximum 250 mm, rim diameter up to maximum 18 inches. Slick tires, without factory tread are forbidden.

8. STEERING SYSTEM

Any steering system and any placement, but only one direct mechanical connection is allowed between the steering wheel and the steered wheels. The steering column must be equipped with a mechanism to absorb energy in the event of a collision, in accordance with serial equipment. The steering system of 4 wheels is forbidden.

III SPECIFIC PRESCRITIONS RWD CUP CLASS

1.1. These regulations have been drafted with permissive terms, therefore, what is not explicitly permitted below is prohibited. The limits of the permitted changes and assemblies are given below. In addition to the aforementioned permits, any part that is inefficient as a result of use or accident, may be replaced only by the original part or a replacement allowed for normal selling and dimensionally equivalent to the original. The cars must be specimen originating without any doubt from series production

1.2. Cars.

1.2.1. Bodywork

The BMW Series 3 E36 models will be admitted to the class in below bodyworks:

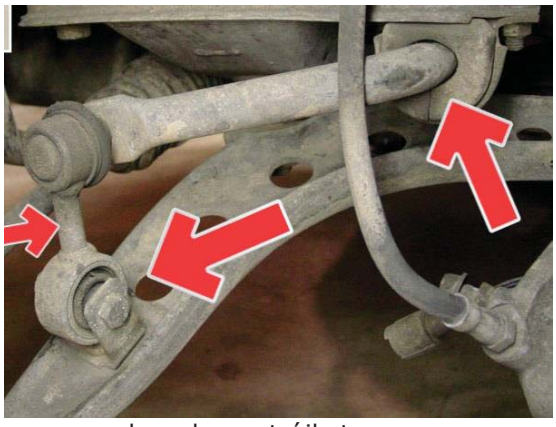
a) 4-door sedan

b) 2-door coupe

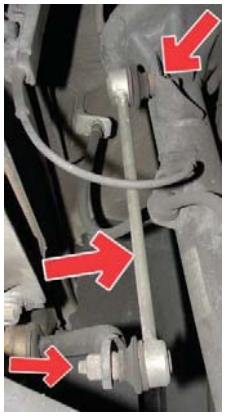
c) compact 3-drzwiowych d) z wyłączeniem nadwozia M3 we wszystkich modelach. Elementy nadwozia winny zostać oryginalne. Ściany grodziowe muszą zostać oryginalne. Zabrania się wycinania elementów nadwozia, poza ujętymi poniżej. Elementy pomocnicze możliwe do usunięcia wyszczególnione są w załączniku nr 2.1. Można zmniejszyć masę elementów przykręcanych do nadwozia poprzez usunięcie zbędnych wzmocnień i szkieletów. Drzwi kierowcy, sposób zamykania i mocowania muszą być zachowane względem oryginału. Dopuszcza się stosowanie laminatowych zamienników elementów przykręcanych do nadwozia z wyłączeniem drzwi kierowcy (pod warunkiem zachowania kształtu i wymiarów oryginału). Przednie drzwi w pojeździe zarówno lewe i prawe, muszą mieć możliwość otwierania z zewnątrz (poprzez oryginalne klamki) jak i wewnątrz pojazdu oraz posiadać oryginalne mocowania drzwi. Dopuszcza się montaż rozpórek kielichów przednich i tylnych do seryjnie występujących mocowań górnych amortyzatora-zgodnie z zał. J. **1.2.2.** Na zewnątrz Kołpaki kół muszą być zdjęte. Dopuszcza się stosowanie oryginalnych oraz zamienników zderzaków (również z modelu M3). Obowiązkowe są oryginalne belki zderzaków lub ich zamienniki, dopuszcza się modyfikację mocowania belki przez usunięcie amortyzatora zderzenia. Punkty mocowań belek muszą pozostać oryginalne. Plastikowe elementy wygłuszające muszą być usunięte z nadkoli. Dozwolone jest usunięcie plastikowych osłon zamontowanych pod nadwoziem (owiewanych strugami powietrza). Kierownice powietrza na chłodnice dowolne, schowane pod poszyciem nadwozia. Dopuszcza się demontaż listew ochronnych bocznych z błotników i drzwi bocznych. Dopuszcza się stosowanie płyt i osłon wzmacniających pod układem napędowym. Elementy aerodynamiczne które nie były homologowane w danym modelu samochodu nie są dopuszczone – nie dotyczy spojlera tylnego, klapy bagażnika, jednak z zachowaniem art. 279.10.2.17. Zał. J. Dopuszcza się zastosowanie otworów w pokrywie silnika zgodnie z art. 279.10.2.6. Zał. J.	c) 3-door compact d) excluding the M3 bodywork from all models. Bodywork elements must be original. The bulkheads must be kept original. It is forbidden to cut parts from the bodywork, except below. Auxiliary elements which might be removed are listed in appendix N° 2.1. The weight of the components screwed to the bodywork can be minimalized by removing unnecessary reinforcements and skeletons. Doors on the driver's side, their method of closing and fixing must be kept in relation to the original. It is allowed to use laminate replacement for elements bolted to the bodywork with the exception of the driver's door (under condition that the shape and dimensions of the original are retained). Both the left and right front door in the vehicle must be able to be opened from the outside (through original handles) and inside the vehicle, and must have original door mountings. It is allowed to install the struts of the front and rear suspension mountings onto the series upper mountings points - in accordance with app. J. **1.2.2.** Exterior Wheel caps must be removed. It is allowed to use original and replacement bumpers (also from the M3 model). Original bumper tube or their replacements are obligatory, it is allowed to modify the mounting of the tube by removing the impact absorbing construction. Tube mounting points must remain original. The plastic soundproofing elements must be removed from the wheel arch; openings. It is allowed to remove plastic protections mounted under the bodywork (licked by the air flow). Air ducts for radiator – any type, hidden under the bodywork shell. It is allowed to disassemble side protection strips from fenders and side doors. It is allowed to use reinforcement plates and shields under the transmission. Aerodynamic elements that were not homologated in a given car model are not allowed - does not apply to the rear spoiler, boot lid, in accordance with art. 279.10.2.17. App. J It is allowed to use holes in the engine cover in accordance with Art. 279.10.2.6. App. J

1.3 Wnętrze	**1.3 Interior**
1.3.1. Tablica rozdzielcza (deska rozdzielcza)	**1.3.1.** Control board (dashboard)
Tablica rozdzielcza musi pozostać oryginalna. Zezwala się na wycięcie elementów deski niezbędnych do przeprowadzenia rur klatki bezpieczeństwa.	The dashboard must remain original. It is allowed to cut dashboard elements necessary to carry the safety cage tubes.
1.3.2. Drzwi kierowcy - boczne elementy tapicerki:	**1.3.2.** Driver's door - side trim elements:
Zezwala się na usunięcie materiału dźwiękochłonnego z drzwi pod warunkiem, że ich kształt i oryginalna konstrukcja nie ulegnie zmianie. Nawet częściowe usunięcie belek lub wzmocnień drzwi bocznych uznawane jest za modyfikację. Płyty ochronne drzwi przednich mogą być wykonane z blachy o grubości co najmniej 0,5 mm, z włókna węglowego o grubości co najmniej 1 mm lub z innego stałego i niepalnego materiału o grubości co najmniej 2 mm. Minimalna wysokość płyty musi rozciągać się minimum 5 cm od dolnej krawędzi drzwi do min 5 cm od maksymalnej wysokości krawędzi drzwi. Dozwolone jest zastąpienie elektrycznego podnośnika szyb podnośnikiem ręcznym. Dozwolone jest zastąpienie ręcznego podnośnika szyb podnośnikiem elektrycznym. Pod warunkiem że części te są oryginalne, nie modyfikowane. Dozwolony jest całkowity demontaż podnośników szyb łącznie z częścią instalacji elektrycznej.	It is allowed to remove sound-absorbing material from the door provided that its shape and original design will not change. Even partial removal of tubes or reinforcement of side door is considered as a modification. The protective plates of the front doors may be made of sheet metal with a thickness of at least 0.5 mm, of carbon fiber with a thickness of at least 1 mm or of another solid and non-combustible material with a thickness of at least 2 mm. The minimum height of the plate must extend at least 5 cm from the bottom edge of the door to a minimum of 5 cm from the maximum height of the door edge. It is allowed to replace the electric window lift with a hand lift. It is allowed to replace the manual power lift with an electric lift. Provided that these parts are original, not modified. It is permitted to completely dismantle the window lifts together with the part of the electrical system.
1.3.3. Dopuszcza się usunięcie zawiasów pokrywy silnika oraz zawiasów pokrywy bagażnika i zastąpienie ich zewnętrznymi zapinkami. Obowiązkowo należy zdemontować linki otwierania pokrywy silnika oraz zamki pokrywy silnika i tylnej klapy.	**1.3.3.** It is permitted to remove the hinges of the engine cover and hinges of the boot cover and replace them with external buckles. It is mandatory to dismantle the engine cover opening cable and the engine cover and boot locks.
1.4. MASA SAMACHODU	**1.4. Minimum weight**
1.4.1. Minimalna masa pojazdu ważona wraz z kierowcą w kompletnym stroju oraz wyposażeniem bezpieczeństwa bez paliwa (maksymalnie 3 litry) z płynami eksploatacyjnymi wynosi 1100 kg.	**1.4.1.** The minimum weight of the vehicle, weighed together with the driver in a full suit and safety equipment without fuel (max 3 liters) with operating fluids, is 1100 kg
1.5 ZAWIESZENIE.	**1.5 Suspension.**
1.5.1. Zabrania się stosowania jakichkolwiek elementów zawieszenia (przód i tył) z modelu M3 we wszystkich typach nadwozi.	**1.5.1.** It is forbidden to use any suspension elements (front and rear) from the M3 model of all types of bodywork.
1.5.2. Wszystkie elementy zawieszenia oraz osie obrotu muszą pozostać seryjne (oryginalne) z wyjątkiem poniżej wymienionych.	**1.5.2.** All suspension elements and axis of rotation must remain series (original) except for the ones listed below.
1.5.3. Mocowanie wszystkich elementów zawieszenia winny zostać oryginalne lecz	**1.5.3.** The mountings of all suspension elements must be original but it is

dopuszcza się: wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania. **1.5.4.** Górne mocowanie amortyzatora przedniego, tylnego seryjne. **1.5.5.** W modelu E36 compact (3-drzwiowy) dopuszcza się regulacje geometrii tylnych wahaczy, przez zastosowanie płytek regulacyjnych i śrub mimośrodowych o wytrzymałości 10.8 i średnicy odpowiadającej oryginałowi, zgodnie z ilustracją nr 11, 12 lub za pomocą regulacji skokowej (tzw. grzebień). W nadwoziu sedan i coupe dopuszcza się zastosowanie regulowanego tylnego wahacza poprzecznego z tulejami stalowo poliuretanowymi. Nie dopuszcza się stosowania tulei typu uniball. **1.5.6.** Stabilizatory przód i tył - seryjne lub ich zamienniki pochodzące z ogólnodostępnej sprzedaży, łączniki stabilizatora dowolne. Punkty zamocowania stabilizatora i łączników stabilizatora seryjne, przewidziane przez producenta. W przednim stabilizatorze dopuszcza się dwa miejsca montażowe łącznika stabilizatora przewidziane przez producenta:	permitted to: strengthening the suspension elements and the chassis at the place of their attachment. **1.5.4.** Upper mounting points of front, rear shock absorber series. **1.5.5.**In the model E36 compact (3-door) it is allowed to adjust the rear arms geometry by using adjustment plates and eccentric screws with a strength of 10.8 and a diameter corresponding to the original, as shown in illustrations No 11, 12 or by means of a step regulation (so-called comb). An adjustable rear transverse wishbone is permitted in the sedan and coupe body with steel and polyurethane bushes. Uniball bushings are not allowed. **1.5.6.** Front and rear antiroll bar – serial or their substitutes available for general sale, antiroll bar joints – any type. The mounting points of the stabilizer and stabilizer connectors are serial, provided by the manufacturer. Two mounting locations for the stabilizer link provided by the manufacturer are allowed in the front stabilizer:

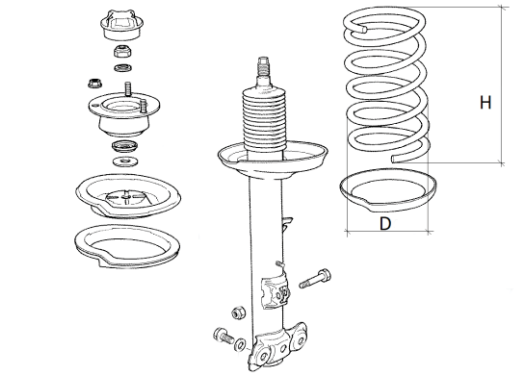
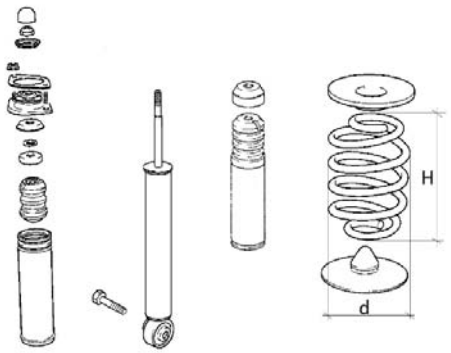


do wahacza trójkątnego
to the triangular wishbone



do przedniego amortyzatora
to the front shock absorber

1.5.7. Dopuszcza się stosowanie poliuretanowych tulei zawieszenia (zamiennik elementów gumowo-metalowych). Nie dopuszcza się stosowania tulei typu uniball. **1.5.8.** Dopuszcza się stosowanie tulei poliuretanowych mocowania tylnej belki w modelach E36 compact oraz tylnego wózka w modelu E36, wysokość tulei dowolna. Dopuszcza się poliuretanowe tuleje mocowania tylnego mostu (dyferencjału).	**1.5.7.** It is allowed to use polyurethane suspension bushes (replacement of rubber and metal elements). Uniball bushings are not allowed. **1.5.8.** It is allowed to use polyurethane bushes in mountings of the rear beam on the E36 compact models and the rear sub-frame in the E36 model, the height of the bushes optional. Polyurethane bushes for fixing the rear axle (differential) are

Nie dopuszcza się stosowania tulei typu uniball. **1.5.9.** Dopuszcza się zamienne stosowanie przednich wahaczy w modelach E36. **1.6. Amortyzatory i sprężyny zawieszenia.** **1.6.1.** Amortyzatory dowolnego producenta konstrukcji seryjnej z zachowaniem: -bez zewnętrznych zbiorniczków gazu, -bez możliwości zewnętrznej regulacji parametrów pracy amortyzatora, - bez możliwości regulacji wysokości. **1.6.2.** Sprężyny zawieszenia dowolne, lecz ich ilość i punkty mocowań muszą pozostać seryjne.	allowed. Uniball bushings are not allowed. **1.5.9.** The spare use of the front wishbones on the E36 models is allowed. **1.6. Shock absorbers and suspension springs.** **1.6.1.** Shock of any manufacturer of series construction with the following: -without external gas tanks, -without the possibility of external adjustment of shock absorber working parameters, - without height adjustment. **1.6.2.** Suspension springs – any type, but their number and mounting points must remain series.
Amortyzator ze sprężyną przedniego zawieszenia / Shock absorber with spring for the front suspension  Średnica sprężyny przedniego amortyzatora D= 172mm tolerancja +/- 20mm, wysokość H dowolna. Front shock absorber spring diameter D= 172mm tolerance +/- 20mm, any height H.	**Amortyzator ze sprężyną tylnego zawieszenia / Shock absorber with spring for the rear suspension**  Średnica sprężyny tylnego zawieszenia d= 150mm tolerancja +/- 20mm wysokość H dowolna. Rear suspension spring diameter d= 150mm tolerance +/- 20mm, any height H.
1.7. Układ jezdny **1.7.1.** Koła (Koło=felga + opona) W klasie RWD Cup dopuszcza się wyłącznie opony marki WESTLAKE, model Z-107 o wymiarach 195/65/R15. **1.7.3.** Dopuszcza się stosowanie obręczy kół ze stali oraz stopów lekkich o średnicy 15 cali, szerokości maksymalnej 7 cali. **1.8. Układ hamulcowy** **1.8.1.** Układ hamulcowy seryjny (z wyłączeniem modelu M3). Dopuszcza się usunięcie oryginalnego systemu ABS. Nakazuje się demontaż czujników ABS. Przewody hamulcowe mogą być	**1.7. Wheels and tires** **1.7.1.** Wheels (Wheel = rim + tire) Only WESTLAKE tires, model Z-107, size 195/65/R15 are allowed in the RWD Cup class. **1.7.3.** It is allowed to use steel and light alloys rims with a diameter of 15 inches, a maximum width of 7 inches. **1.8. Brakes** **1.8.1.** The braking system series (excluding the M3 model). The original ABS system may be removed. ABS sensors are required to be disassembled. Brake lines can be exchanged for aircraft quality lines

wymienione na przewody typu lotniczego (w stalowym oplocie).Przewody sztywne dowolne, sposób poprowadzenia przewodów dowolny.	(in steel braid). Rigid lines – any types, any routing method is allowed
Urządzenie hamulca ręcznego oryginalne z dowolną dźwignią jego używania. Urządzenie ręcznego hamulca może być wymontowane. (dźwignia, linki, szczęki).	Original handbrake device with any lever for its use. The hand brake device can be removed. (lever, links, jaws).
1.8.2. Zaciski hamulcowe seryjne.	**1.8.2.** Brake calipers series.
1.8.3. Klocki hamulcowe oraz szczęki hamulcowe dowolne, z zachowaniem wymiarów seryjnych.	**1.8.3.** Brake pads and brake shoes – any type, all with series dimensions.
1.8.4. Tarcze hamulcowe są dowolne, z zachowaniem wymiarów seryjnych, producent jest dowolny.	**1.8.4.** Brake discs – any type and manufacturer, with series dimensions kept.
1.9 Układ kierowniczy Dopuszcza się stosowanie wyłącznie seryjnych przekładni kierowniczych stosowanych w modelach E36 i E46 (z wyłączeniem modelu M3 i Z3). Przeciw kradzieżowe urządzenie blokujące układ kierowniczy musi zostać rozłączone. Kierownica stosowana w sporcie samochodowym „sportowa". Drążki i końcówki kierownicze seryjne.	**1.9. Steering** Only serial steering transmissions used on the E36 and E46 models are allowed (excluding the M3 and Z3 model). The anti-theft device blocking the steering must be disconnected. The steering wheel used in motor sports is called "sports" steering wheel. Tie rods and rod ends series.
2. Silnik **2.1** Dopuszcza się zastosowanie zamiennie sześciu wersji silnika: M50 B20 z E36, M50 B20 Vanos z E36, M52 B20 z E36, M42 B18 z E36, M44 B19 z E36.	**2. Engine** **2.1** It is allowed to use interchangeably six engine versions: M50 B20 from E36, M50 B20 Vanos from E36, M52 B20 from E36, M52TU B20 from E36, M42 B18 from E36, M44 B19 from E36.
2.1.1. Delegat techniczny za zgodą ZSS, może zarządzić po badaniu kontrolnym lub po każdym wyścigu plombowanie silników celem ich ewentualnej kontroli „z urzędu".	**2.1.1.** The ASN Technical Delegate, with the consent of the Stewards, may order, after scrutineering or after each race, the sealing of the engines for possible inspection "ex officio".
2.1.2. Silniki muszą pozostać seryjne zgodnie z dokumentacją serwisową BMW oprócz elementów opisanych poniżej.	**2.1.2.** Engines must remain series in accordance with the BMW service documentation in addition to the issues described below.
2.1.3. Wszystkie części silnika muszą pozostać oryginalne (seryjne), układ korbowo tłokowy - wał korbowy, korbowody, sworznie i tłoki muszą być oryginalne, panewki główne i korbowodowe dowolne. Zabrania się stosowania metalowej uszczelki pod głowice, pozostałe uszczelki dowolne, przy czym pasta montażowa uznawana jest za uszczelkę. Dozwolone jest planowanie powierzchni głowicy. Minimalna wysokość głowicy dla silnika M42 i M44 wynosi 139,4 mm. Minimalna wysokość głowicy dla silnika M50 i M52 wynosi 139,6 mm. Dozwolone jest planowanie powierzchni bloku silnika, maksymalnie o 0,2 mm. Dozwolona jest obróbka powierzchni cylindra i czopów wału korbowego do rozmiaru 2 szlifu naprawczego według dokumentacji BMW AG. W silniku M44 zezwala się na usunięcie koła fonicznego z	**2.1.3.** All engine parts must remain original (series), crank-piston system - crankshaft, connecting rods, gudgeon pins and pistons must be original, main and connecting rods bearings shells – any type. It is forbidden to use a metal cylinder head gasket, other gaskets are allowed, however mounting paste is considered as a gasket. Cylinder head surface planning is allowed. The minimum cylinder head height for the M42 and M44 engines is 139.4 mm. The minimum height of the cylinder head for the M50 and M52 engines is 139.6 mm. The engine block resurfacing is allowed, maximum of 0.2 mm. The surface of the cylinder and the crankshaft journals may be machined to size 2 with a repair grind according to BMW AG documentation. On

wału korbowego oraz koła impulsowego czujnika fazy z wałka ssącego. Dozwolone jest zaślepienie nieużywanych otworów w bloku i głowicy, pod warunkiem, że jest to jedynym celem tej operacji.	the M44 engine, it is allowed to remove the phono wheel from the crankshaft and the phase sensor impulse wheel from the suction shaft. Unused holes in the block and head may be plugged, provided that this is the sole purpose of the operation.
2.1.4. Dopuszcza się obróbkę gniazd zaworów ssących i wydechowych oraz szlif przylgni zaworów. Zawory i prowadnice zaworów muszą pozostać seryjne.	**2.1.4.** Machining of intake and exhaust valves seats and grinding of valves faces is allowed. Valves and valve guides must remain stock.
2.1.5. Dozwolone jest usunięcie plastikowych osłon służących jedynie do zakrycia elementów mechanicznych w komorze silnika i spełniających jedynie funkcje estetyczne. Materiały wygłuszających i wykładziny niewidoczne z zewnątrz, zamontowane pod pokrywą silnika muszą być usunięte. Dozwolona jest zmiana śrub i wkrętów pod warunkiem, że zamienniki są wykonane z materiału żelaznego.	**2.1.5.** Engine shields made of plastic material, the purpose of which is to hide mechanical components in the engine compartment, may be removed if they have a solely aesthetic function. Soundproofing materials and linings not visible from the outside, installed under the bonnet, must be removed. The screws and bolts may be changed, provided that the replacements are made from iron-based alloy.
2.1.6. Wsporniki zawieszenia silnika (łapy) mogą być wykonane z dowolnego materiału.	**2.1.6.** The engine mount brackets (paws) they can be made of any material.
2.1.7. Poduszki silnika dowolne, minimalna wysokość poduszki silnika mierzona między płaszczyzną mocowania do belki a płaszczyzną mocowania do łapy bez obciążenia wynosi 59mm	**2.1.7.** Engine cushions – any type, minimum height of the engine cushion measured between the mounting plane to the beam and the plane of attachment to the paw without load is 59mm
2.1.8. Koło zamachowe. W silnikach dopuszczalne jest stosowanie zamiennie oryginalne dwumasowe koło zamachowe lub jednomasowe. Minimalna waga koła zamachowego 9040 g (przy zachowaniu seryjnej średnicy tarczy). Dopuszcza się obróbkę oryginalnego koła zamachowego, jednak bez dodawania materiału.	**2.1.8.** Engine flywheel. In engines it is permitted the interchangeably use of the original dual mass flywheel and single mass. The minimum weight of the flywheel 9040 g (while maintaining the serial diameter of the disc). The original flywheel can be machined, but without adding material.
2.1.9. Układ wtryskowy. Wtryskiwacze paliwa oraz zasobnik muszą pozostać seryjne. Maksymalne dozwolone ciśnienie paliwa wynosi 3,5 bar. Regulator ciśnienia paliwa nie może być regulowany z zewnątrz, konstrukcyjnie musi odpowiadać oryginałowi.	**2.1.9.** Injection system. Fuel injectors and accumulators must remain in serial. The maximum permitted fuel pressure is 3.5 bar. The fuel pressure regulator cannot be adjusted from outside, constructionally it must correspond to the original.
2.1.10. Moduł sterujący silnikiem (ECU). Sterownik silnika seryjny z dowolnym programem lub zgodny z zał. J art. 254 pkt 6.1**.** Sterownik nie może w żaden sposób być połączony z odbiornikami i nadajnikami GPS. Stosowanie tzw. „procedury startu”, czyli limitera obrotów silnika jest zabronione.	**2.1.10.** Engine control unit (ECU). The engine control unit – serial, with any software or in accordance with app. J article 254 point 6.1. The controller cannot be connected in any way with GPS receivers and transmitters. The use of the so-called "launch control" which is an engine RPM limiter is prohibited.
2.1.11. Czujniki silnika seryjne lub ich zamienniki pochodzące z ogólnodostępnej sprzedaży, wiązki silnika seryjne lub zgodne z seryjnymi, odpowiadające danej wersji silnikowej. Dozwolone jest	**2.1.11.** Engine sensors – serial or their replacements from commercially available stores , loom series - serial or compatible with serial ones, corresponding to a given engine version.

zastąpienie lub podwojenie / zdublowanie linki gazu, linka dowolna.	It is allowed to replace or double / double the accelerator linkage, cable – any type.
2.1.12. Układ zapłonowy.	**2.1.12.** Ignition system.
Cewka zapłonowa seryjna. Dopuszcza się zamienne stosowanie cewek silników. Świece zapłonowe i przewody zapłonowe dowolne.	Ignition coil series. The interchangeable use of engine coils is allowed. Spark plugs and ignition wires – any type.
2.1.13. Układ rozrządu.	**2.1.13.** Timing system.
Wałki rozrządu seryjne, wyprodukowane wyłącznie przez BMW AG, zabrania się jakiejkolwiek ingerencji w strukturę krzywek w tym obróbki ściernej i chemicznej, ustawienie rozrządu dowolne. Popychacze i dźwigienki zaworowe seryjne.	Camshafts series, manufactured exclusively by BMW AG, any interfering onto cam structure including abrasive and chemical machining is prohibited, any timming settings allowed. Push rods and rockers – any type.
2.1.14. Układ dolotowy.	**2.1.14.** Intake system.
Przepustnica oraz kolektor dolotowy seryjny, zgodny z fabryczną wersją silnika. Układ dolotowy do przepustnicy dowolny. Dopuszcza się usunięcie seryjnego przepływomierza. Wkład filtra powietrza i jego obudowa są dowolne, lecz muszą pozostać w komorze silnika. Dopuszcza się usunięcie zbiornika z węglem aktywnym wraz z osprzętem (przewody, zawór sterujący).	Throttle and intake manifold serial and compatible with the factory version of the engine. Any throttle intake system. The serial flow meter may be removed. Any air filter and its housing, but must remain in engine compartment. It is allowed to remove the active carbon tank along with the fittings (hoses, control valve)
2.1.15. Układ wydechowy	**2.1.15.** Exhaust system
Kolektor wydechowy seryjny, odpowiadający danej wersji silnikowej. Układ wydechowy za kolektorem wylotowym dowolny. Modyfikacje nie mogą pociągnąć za sobą żadnych zmian w nadwoziu.	Exhaust manifold series, corresponding to a given engine version. Exhaust system downstream of the exhaust manifold – any type. Modifications must not entail any changes to the bodywork.
2.1.16. Układ smarowania silnika.	**2.1.16.** Engine lubrication system.
Układ smarowania silnika musi pozostać oryginalny.	The engine lubrication system must remain original.
2.2. Układ chłodzenia.	**2.2. Cooling system.**
Chłodnica jest dowolna, musi być zamontowana w oryginalnym miejscu, bez modyfikacji nadwozia, mocowania są dowolne jak również przewody wody oraz przesłony, kierownice powierza ukryte pod elementami nadwozia dowolne. Zezwala się na montaż elektrycznych wentylatorów na chłodnicy wody. Dopuszcza się demontaż sprzęgła wiskotycznego (wiskoza) łącznie z wentylatorem, zastępując je wentylatorem elektrycznym. Nagrzewnice z systemem nawiewu szyb muszą pozostać oryginalne. Dopuszcza się usunięcie systemu podgrzewania przepustnicy. Termostat dowolny. Przy zastosowaniu chłodnicy bez wbudowanego zbiornika wyrównawczego (np. model Diesel) można zastosować zewnętrzny zbiornik, ale musi pozostać w komorze silnika.	The radiator – any type, it must be mounted in the original place, without modification of the bodywork, any mounting is allowed, as well as water pipes and shutters, air steering channels hidden under the bodywork – any type. It is allowed to mount electric fans on the water radiator. It is allowed to disassemble the viscous coupling (viscose) together with the fan, replacing it with an electric fan. Heaters from a window air flow system must remain original. It is permitted to remove the throttle heating system. Any thermostat. When using radiator without an integrated expansion tank (e.g. Diesel model) an external tank can be used, but must remain in the engine compartment.
3. Przeniesienie napędu.	**3. Transmission.**
3.1. Wszelkie czujniki i wiązki przy kołach,	**3.1.** All sensors and cables at the wheels,

mechanizmach różnicowych i skrzyni biegów są zabronione. Jedynym wyjątkiem jest pojedynczy czujnik na skrzyni biegów do obsługi indywidualnego wyświetlacza włączonego biegu. Przy wykorzystaniu seryjnego sterownika silnika dozwolone jest wykorzystanie seryjnego czujnika prędkości. Sterowanie napędem „traction control" zabronione.	differentials and gearbox are prohibited. The only exception is a single sensor on the gearbox to operate the individual gear display. When using the serial engine control unit, the use of the serial speed sensor is permitted. Forbidden traction control.
3.2 .Sprzęgło Mechanizm sprzęgła musi być oryginalny, docisk sprzęgła oryginalny lub zamiennik dostępny w handlu odpowiadający wymiarowo oryginałowi. Tarcza sprzęgła oraz jej masa jest dowolna.	**3.2. Clutch** The clutch mechanism must be original, the clutch pressure plate original or a commercially available replacement that is dimensionally equivalent to the original. The clutch disc – any type at any clutch disk weight.
3.3. Skrzynia biegów. Dopuszcza się zamienne stosowanie skrzyń biegów stosowanych w modelach E36.	**3.3. Gearbox.** The use of gearboxes used on E36 models is allowed.
3.3.1 Poduszki skrzyni biegów seryjne lub poliuretanowe, wymiarem odpowiadające oryginałowi.	**3.3.1.** Gearboxes cushions series or polyurethane, the dimensions corresponding to the original.
3.4 Wał napędowy. Elastyczny łącznik skrzyni biegów z wałem napędowym musi pozostać oryginalny. Wał napędowy musi pochodzić od producenta BMW.	**3.4 Drive shaft.** The flexible coupler of gearbox with drive shaft must remain original. The drive shaft must come from the BMW manufacturer.
3.5 Dyferencjały. **3.5.1** Dyferencjały stosowane w modelach BMW E36 typ 168, 188 o następujących przełożeniach:	**3.5 Differentials.** **3.5.1** Differentials used on BMW E36 models type 168, 188 with the following ratios:

Dyferencjały / Differentials			
l.p.	przełożenie / ratio	Liczba zębów koło 1 Number of teeths on wheel 1	Liczba zębów koło 2 Number of teeths on wheel 2
1	4,45: 1	49	11
2	4,44: 1	40	9
3	4,27: 1	47	11
4	4,10: 1	41	10
5	3,91: 1	43	11
6	3,73: 1	41	11
7	3,64: 1	40	11
8	3,45: 1	38	11

3.5.2 Dozwolone jest zastosowanie dowolnego mechanizmu różnicowego o ograniczonym poślizgu (tzw. szpera). Półosie napędowe seryjne.	**3.5.2** It is allowed to use any limited slip differential mechanism (the so-called "szpera"). Half shafts series.
3.5.3 Dopuszcza się zastosowanie drążka zmiany biegów o skróconym przełożeniu (tzw. shortshifter), dowolnej konstrukcji oraz dowolnego sposobu mocowania do nadwozia (z zachowaniem zmiany biegów w układzie H).	**3.5.3.** The use of a short shifting gear stick is allowed (so-called short shifter), The use of a short shifting gear stick is allowed (so-called short shifter), of free design and any method of mounting to the body work (with gear changes in the H system kept).
4. Układ paliwowy.	**4. Fuel system.**
4.1. Zbiornik paliwa. Zbiornik paliwa musi pozostać oryginalny	**4.1.** Fuel tank. The fuel tank must remain original or a

lub zamiennik dostępny w handlu odpowiadający wymiarowo oryginałowi. Umiejscowienie musi pozostać seryjne. Zabrania się stosowania bezpiecznych zbiorników paliwa oraz dodatkowych zasobników paliwa.	commercially available replacement that matches the size of the original. The location must remain stock. It is forbidden to use safe fuel tanks and additional fuel containers.
4.1.1. Złącze do poboru próbki paliwa. Samouszczelniające złącze do poboru próbki paliwa jest obowiązkowe. Złącze to musi być zatwierdzone przez FIA (Lista techniczna nr 5) i zamontowane na przewodzie zasilającym bezpośrednio przed wtryskiwaczami. Złącze musi być umieszczone w niezablokowanym obszarze wewnątrz komory silnika i musi być łatwo dostępne. Musi istnieć możliwość zamontowania węża na tym złączu.	**4.1.1.** Fuel sampling port. The self-sealing fuel sampling port is mandatory. This connector must be approved by the FIA (Technical List No. 5) and fitted to the supply pipe directly in front of the injectors. The connector must be located in an unobstructed area inside the engine compartment and must be easily accessible. It must be possible to fit a hose on this coupling.
4.1.2. Co najmniej 3 litry paliwa muszą pozostać w zbiorniku paliwa w dowolnym momencie trwania zawodów.	**4.1.2.** At least 3 liters of fuel must remain in the fuel tank at any time during the competition.
4.2. Przewody paliwowe. Przewody paliwowe są dowolne, sposób poprowadzenia przewodów dowolny zgodny z art. 253 pkt.3.2 załącznika J.	**4.2.** Fuel lines. The fuel lines are free, the way of routing the lines is any, in accordance with Art. 253, point 3.2 of App. J.
4.3. Pompa paliwowa - dopuszcza się zastosowanie tylko jednej pompy paliwa mocowanej oryginalnie w zbiorniku. Pompa paliwa dowolna.	**4.3.** Fuel pump - it is permitted to use only one fuel pump originally installed in the fuel tank. The fuel pump – any type.
4.4. Dozwolony jest demontaż filtra węglowego odpowietrzenia zbiornika paliwa	**4.4.** Removal of the carbon filter of the fuel tank vent is allowed
4.5. Zabrania się dodawania i ujmowania elementów układu paliwowego nie przewidzianych przez producenta z wyjątkiem elementów ujętych w pkt.4.1.1. oraz pkt. 4.4.	**4.5.** It is forbidden to add or remove components of the fuel system not provided for by the manufacturer, with the exception of those specified in point 4.1.1. and point 4.4.
5. Układ elektryczny.	**5. Electric system.**
5.1. Dopuszcza się usunięcie zbędnych elementów instalacji, obwody oświetlenia, radia itp. Powyższa instalacja nie może stwarzać żadnego ryzyka. Dozwolone jest dodanie bezpieczników oraz obwodów obsługi kierownicy wielofunkcyjnej, łączności radiowej, oświetlenia dodatkowego, zasilania z akumulatora, głównego wyłącznika prądu, dodatkowego wentylatora, pompki spryskiwacza, w układzie elektrycznym. Instalacja nie może sprawiać wrażenia prowizorycznej. Przewody muszą być poprowadzone w osłonach. Zabronione jest dodawanie jakichkolwiek urządzeń elektrycznych i elektronicznych nie wymienionych w regulaminie.	**5.1.** It is allowed to remove unnecessary components of the installation, lighting circuits, radio etc. The above installation must not present any risk. In the electrical system It is allowed to add fuses and control circuits of the multifunction steering wheel, radio communication, additional lighting circuits, power from the battery, master power switch, additional fan, washer pump. The installation cannot make impression of being temporary. The wires must be routed in covers. It is forbidden to add any electrical and electronic devices not listed in the regulations.
5.2 Tablica wskaźników musi pozostać oryginalna montowana w seryjnym	**5.2** The instrument panel must remain original, mounted in the standard place of

miejscu oryginalnej deski rozdzielczej. Dopuszcza się stosowanie dodatkowych wskaźników monitorujących pracę silnika. Dodatkowe wskaźniki nie mogą być połączone w żaden sposób z komputerem sterującym silnikiem. **5.3** Alternator. Alternator musi być sprawny i podczas pracy silnika zawsze ładować akumulator napięciem nie mniejszym niż 13,0 V. **6. Postanowienia końcowe.** Zawodnik jest odpowiedzialny za zapewnienie, że samochód nie posiada zabronionych modyfikacji podpisując formularz zgłoszenia.	the original dashboard. It is allowed to use additional indicators monitoring engine parameters. Additional gauges must not be connected in any way to the engine control computer. **5.3** Alternator. The alternator must be operational and always charge the battery with a voltage of not less than 13.0 V while the engine is running. **6. Final provisions.** The competitor is responsible for ensuring that the car has no prohibited modifications by signing the entry form.

Elementy które można usunąć w modelu E36 (ilustracja nr. 1-10)

Ilustracja 1: Mocowanietylnejkanapy
Illustration 1: Mounting of the rear seats

Ilustracja 3: Mocowanietylnejkanapy
Illustration 3: Mounting of the rear seats

Elements that can be removed in E36 model (illustration No 1-10)

Ilustracja 2: Mocowanietylnejkanapy
Illustration 2: Mounting of the rear seats

Ilustracja 4: Śrubytylnapółka
Illustration 4: Rear shelf screws

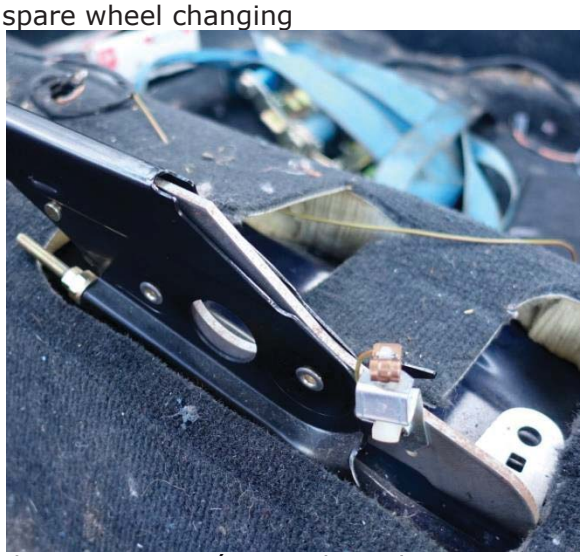
Ilustracja 5: Mocowanie zagłówka
Illustration 5: Attaching the headrest

Ilustracja 6:Moduł elektroniczny wraz z podstawką
Illustration 6: Electronic unit together with basis

Ilustracja 7: Mocowanie koła zapasowego wraz z podstawą
Illustration 7: Attaching the spare wheel together with the basis

Ilustracja 8: Mocowanie lewarka zmiany koła zapasowego
Illustration 8: Attachment of the lift for spare wheel changing

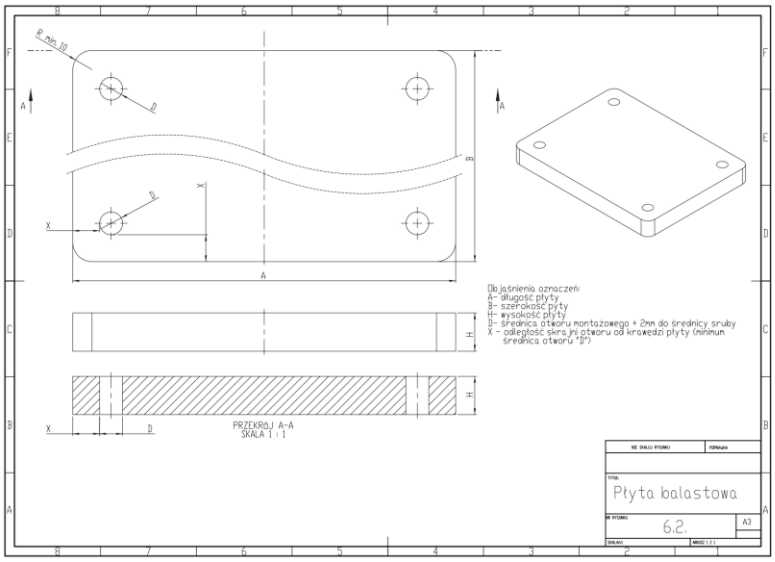
Ilustracja 9: Belka wzmacniająca dach
Illustration 9: Roofreinforcementstrut



Ilustracja 10: Dźwignia hamulca ręcznego wraz z mocowaniem
Illustration 10: Handbrake lever with mounting

Ilustracja 11: Belka zawieszenia E36 compact z regulacją geometrii tylnych wahaczy.
Illustration11: E36 compact suspension beam with adjustable arm geometry.

Ilustracja 12: Zestaw elementów do modernizacji tylnej belki E36 compact.
Illustration 12: Set of elements for modernization the E36 compact rear beam.



Ilustracja 13: Płyta balastowa.
Illustration 13: Balast plate.

IV PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE KLASA SC CUP	**IV SPECIFIC PRESCRIPTIONS SC CUP CLASS**
1. Regulamin techniczny.	**1. Technical regulations.**
1.1. Niniejszy regulamin został zredagowany terminami dopuszczającymi, w związku z czym to, co nie jest poniżej wyraźnie dozwolone jest zabronione. Granice dozwolonych zmian i montaży są podane poniżej. Poza wymienionymi zezwoleniami, każda cześć niesprawna na skutek zużycia lub wypadku, może być zastąpiona tylko częścią oryginalną lub zamiennikiem dopuszczonym do handlu i wymiarowo odpowiadającemu oryginałowi. Samochody muszą być egzemplarzami pochodzącymi bez żadnych wątpliwości z produkcji seryjnej, identyfikowanymi na podstawie karty homologacyjnej FIA N 5529, N 5593, N 5595.	**1.1.** These regulations have been drafted with permissive terms, therefore, what is not explicitly permitted below is prohibited. The limits of the permitted changes and assemblies are given below. In addition to the aforementioned permits, any part that is inefficient as a result of use or accident, may be replaced only by the original part or replacement allowed for normal seeling and dimensionally equivalent to the original. The cars must be specimen originating without any doubts from series production, identified on the basis of the FIA N 5529, N 5593, N 5595 homologation form.
1.2. Samochody.	**1.2. Cars.**
1.2.1.Nadwozie.	**1.2.1. Bodywork**
Do klasy dopuszczone zostaną samochody marki FIAT, model Cinquecento (dalej zwany CCS) i Seicento (dalej zwany SCS) 1108 cm^3 z klatkami bezpieczeństwa zgodnymi z Zał. J art. 253-8. Elementy nadwozia mogą zostać oryginalne. Dozwolone jest zastąpienie pokrywy silnika, błotników przednich, drzwi prawych, pokrywy tylnej i poszyć błotników tylnych elementami wykonanymi z laminatów (pod warunkiem zachowania kształtu i wymiarów oryginału). Poszycia błotników tylnych w górnej części muszą pozostać metalowe minimum do połowy wysokości szyby bocznej, a w części dolnej poszycie z laminatu mogą obejmować próg na maksymalnej długości 15 cm liczone od dolnej, tylnej krawędzi drzwi. Ściany grodziowe muszą zostać oryginalne. Można zmniejszyć masę elementów przykręcanych do nadwozia poprzez usunięcie zbędnych wzmocnień i szkieletów. Drzwi kierowcy, sposób zamykania i mocowania muszą być zachowane względem oryginału. Dopuszcza się montaż rozpórek kielichów przednich i tylnych do seryjnie występujących mocowań górnych amortyzatora-zgodnie z zał. J.	FIAT, model Cinquecento (here and after referred to as CCS) and Seicento (here and after referred to as SCS) 1108 cm^3 will be admitted to the class, with safety cages according to App. J art. 253-8. Bodywork elements may be kept original. It is permitted to replace bonnet, front fenders, right-hand doors, tailgate and rear fender trim with laminate (under condition to keep the shape and dimensions as the original). The upper parts of the rear fenders must remain metal at least up to half the height of side window, and in the lower part laminate sheathing may include side sill for a maximum length of 15 cm, starting from lower, rear edge of the door. The bulkheads must be kept original. The weight of the components screwed to the bodywork can be minimalized by removing unnecessary reinforcements and skeletons. Doors on the driver's side, their method of closing and fixing must be kept in relation to the original. It is allowed to install the struts of the front and rear suspension mountings onto the series upper mountings points - in accordance with app. J.
1.2.2. Na zewnątrz	**1.2.2. Exterior**
Kołpaki kół muszą być zdjęte. Dopuszcza się stosowanie oryginalnych oraz zamienników zderzaków z wszystkich modeli Fiata Cinquecento i Fiata Seicento. Kierownice powietrza na chłodnice	Wheel caps must be removed. It is allowed to use the original and replacement bumpers from all Fiat Cinquecento and Fiat Seicento models. Air ducts for radiators – any type.

dowolne. Dopuszcza się demontaż listew ochronnych bocznych z drzwi. Dopuszcza się stosowanie płyt i osłon wzmacniających pod układem napędowym. Dopuszcza się montaż osłony zbiornika paliwa wykonanej z dowolnego tworzywa sztucznego lub blachy aluminiowej o grubości maksymalnej 3mm.	It is allowed to disassemble the side protection strips from the doors. It is allowed to use plates and reinforcement shields under the transmission. It is allowed to install a fuel tank cover made of any plastic or aluminum sheet with a maximum thickness of 3 mm.
1.3 Wnętrze	**1.3 Interior**
1.3.1. Tablica rozdzielcza (deska rozdzielcza)	**1.3.1.** Control board (dashboard)
Tablica rozdzielcza musi pozostać oryginalna. Zezwala się na wycięcie elementów deski niezbędnych do przeprowadzenia rur klatki bezpieczeństwa, a także demontaż kratek nawiewu powietrza oraz dźwigni wycieraczek i świateł na kolumnie kierowniczej.	The dashboard must remain original. It is allowed to cut dashboard elements necessary to carry the safety cage tubes, as well as dismantling the air vents and the wiper and light levers on the steering column.
1.3.2. Drzwi kierowcy - boczne elementy tapicerki:	**1.3.2.** Driver's door - side trim elements:
Zezwala się na usunięcie materiału dźwiękochłonnego z drzwi pod warunkiem, że ich kształt i oryginalna konstrukcja nie ulegnie zmianie. Nawet częściowe usunięcie belek lub wzmocnień drzwi bocznych uznawane jest za modyfikację. Płyty ochronne drzwi przednich mogą być wykonane z blachy o grubości co najmniej 0,5 mm, z włókna węglowego o grubości co najmniej 1 mm lub z innego stałego i niepalnego materiału o grubości co najmniej 2 mm - kształtem odpowiadające oryginałowi	It is allowed to remove sound-absorbing material from the door provided that its shape and original design will not change. Even partial removal of tubes or reinforcement of side door is considered as a modification. The protective plates of the front doors may be made of sheet metal with a thickness of at least 0,5 mm, of carbon fiber with a thickness of at least 1 mm or of another solid and non-combustible material with a thickness of at least 2 mm - shape corresponding to the original
Dozwolone jest zastąpienie elektrycznego podnośnika szyb podnośnikiem ręcznym. Dozwolone jest zastąpienie ręcznego podnośnika szyb podnośnikiem elektrycznym. Pod warunkiem, że części te są oryginalne, nie modyfikowane. Dozwolony jest całkowity demontaż podnośników szyb łącznie z częścią instalacji elektrycznej.	It is allowed to replace the electric window lift with a hand lift. It is allowed to replace the manual power lift with an electric lift. Provided that these parts are original, not modified. It is permitted to completely dismantle the window lifts together with the part of the electrical system.
1.3.3. Dopuszcza się usunięcie zawiasów pokrywy silnika oraz zawiasów pokrywy bagażnika i zastąpienie ich zewnętrznymi zapinkami. Obowiązkowo należy zdemontować linki otwierania pokrywy silnika oraz zamki pokrywy silnika i tylnej klapy.	**1.3.3.** It is permitted to remove the hinges of the engine cover and hinges of the boot cover and replace them with external buckles. It is mandatory to dismantle the engine cover opening cable and the engine cover and boot locks.
1.4. Masa minimalna	**1.4. Minimum weight**
1.4.1. Minimalna masa pojazdu ważona wraz z kierowcą w kompletnym stroju oraz wyposażeniem bezpieczeństwa bez paliwa (maksymalnie 3 litry) z płynami eksploatacyjnymi wynosi 800 kg.	**1.4.1.** The minimum weight of the vehicle, weighed together with the driver in a full suit and safety equipment without fuel (max 3 liters) with operating fluids, is 800 kg
1.4.2. Wyposażeniem kierowcy są wszystkie elementy wymagane przez	**1.4.2.** The driver's equipment are all the elements required by the relevant

odpowiednie regulaminy. W każdym momencie trwania zawodów, masa samochodu nie może wynosić mniej niż określone minimum.	regulations. At any time during the competition, the weight of the car must not be less than the specified minimum.
1.5 Zawieszenie.	**1.5 Suspension.**
1.5.1. Wszystkie elementy zawieszenia oraz osie obrotu muszą pozostać seryjne (oryginalne) z wyjątkiem poniżej wymienionych.	**1.5.1.** All suspension elements and axis of rotation must remain series (original) except for the ones listed below.
1.5.2. Mocowanie wszystkich elementów zawieszenia winny zostać oryginalne lecz dopuszcza się: wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania.	**1.5.2.** The mountings of all suspension elements must be original but it is permitted to: strengthening the suspension elements and the chassis at the place of their attachment.
1.5.3. Górne mocowanie amortyzatora przedniego i tylnego seryjne. Dopuszcza się wzmocnienie górnych punktów mocowania tylnych amortyzatorów na belce poprzez dołożenia materiału. Dopuszcza się wzmocnienie górnych „kielichów" w punkcie mocowania poduszki przednich amortyzatorów poprzez dołożenia materiału oraz ewentualne połączenia tego wzmocnienia z konstrukcją klatki bezpieczeństwa.	**1.5.3.** Upper mounting points of front and rear shock absorber are serial. It is allowed to strengthen the upper mounting points of the rear shock absorbers on the beam by adding material. It is allowed to strengthen the upper "cups" at the mounting point of the front shock absorber cushions by adding material and possibly connecting this reinforcement to the safety cage structure.
1.5.4. Stabilizator przedni - seryjny zgodny z homologacją grupy N (średnica 17,50 mm +0,7/- 0,2mm). Mocowanie zgodne z rozwiązaniem seryjnym. Do nadwozia w 2 punktach poprzez obejmę i tuleje gumową z litej gumy. Do wahaczy w 2 punktach poprzez obejmę i tuleje gumową z litej gumy. Dozwolona wymiana gum na poliuretan.	**1.5.4.** Front and rear antiroll bar – serial - compliant with group N approval (diameter 17.50 mm +0.7/- 0.2 mm). Mounting compatible with the series solution. To the body at 2 points via a clamp and a solid rubber bushing. To the wishbones at 2 points via a clamp and a rubber bushing made of solid rubber. Replacement of rubbers with polyurethane is allowed.
1.5.5. Dopuszcza się stosowanie poliuretanowych tulei zawieszenia (zamiennik elementów gumowo-metalowych), ale zabronione jest użycie tulei które zamieniają oś obrotu (mimośrodowych). Nie dopuszcza się stosowania tulei typu uniball.	**1.5.5.** It is allowed to use polyurethane suspension bushes (replacement of rubber and metal elements) but it is prohibited to use bushings that change the axis of rotation (eccentric). Uniball bushings are not allowed.
1.5.6. Dopuszcza się stosowanie tulei poliuretanowych mocowania tylnej belki, ale zabronione jest użycie tulei które zamieniają oś obrotu (mimośrodowych). Zabrania się stosowania śrub regulacyjnych mocujących wahacze tylne do belki. Nie dopuszcza się stosowania tulei typu uniball.	**1.5.6.** It is allowed to use polyurethane bushes in mountings of the rear beam, but it is prohibited to use bushings that change the axis of rotation (eccentric). The use of adjustment screws securing the rear wishbones to the beam is prohibited. Uniball bushings are not allowed.
1.6. Amortyzatory i sprężyny zawieszenia.	**1.6. Shock absorbers and suspension springs.**
1.6.1. Amortyzatory: dowolne z zastrzeżeniem: -bez zewnętrznych zbiorniczków gazu. -bez możliwości zewnętrznej regulacji parametrów pracy amortyzatora, - dopuszcza się możliwość regulacji wysokości.	**1.6.1.** Shock absorbers – any type, with reservation: - without external gas tanks. - without the possibility of external adjustment of shock absorber working parameters, - height adjustment is allowed.

Od sezonu 2025 będą tylko dozwolone amortyzatory producentów: Krosno, Bilstein i Protlum.	From the 2025 season, only shock absorbers from the following manufacturers will be allowed: Krosno, Bilstein and Protlum.
1.6.2. Sprężyny zawieszenia dowolne. Dopuszcza się użycie dodatkowych sprężyn pomocniczych tzw. „helperów" w przednim zawieszeniu	**1.6.2.** Suspension springs – any type. It is allowed to use additional auxiliary springs, so-called "helpers", in the front suspension
1.7. Układ jezdny.	**1.7. Wheels and tires**
1.7.1. Koła (Koło=felga + opona) Dozwolone są tylko opony ZEETEX ZT1000 w rozmiarze 155/65/13 lub Uniroyal Rain Expert 3 w rozmiarze 155/65/13	**1.7.1.** Wheels (Wheel = rim + tyre) Only ZEETEX ZT1000 tires size 155/65/13 or Uniroyal Rain Expert 3 size 155/65/13 are allowed
1.7.3. Dopuszcza się stosowanie obręczy kół ze stali oraz stopów lekkich o średnicy 13 cali, szerokości maksymalnej 5,5 cala.	**1.7.3.** It is allowed to use steel and light alloys rims with a diameter of 13 inches, a maximum width of 5,5 inches.
1.8. Układ hamulcowy.	**1.8. Brakes**
1.8.1. Układ hamulcowy seryjny. Przewody hamulcowe mogą być wymienione na przewody typu lotniczego (w stalowym oplocie).Przewody sztywne dowolne, sposób poprowadzenia przewodów dowolny. Urządzenie ręcznego hamulca może być wymontowane. (dźwignia, linki, szczęki).	**1.8.1.** The braking system series. Brake lines can be exchanged for aviation type lines (in steel braid). Rigid lines – any types, any routing method is allowed The hand brake device can be removed. (lever, links, jaws).
1.8.2. Zaciski hamulcowe seryjne.	**1.8.2.** Brake calipers series.
1.8.3. Klocki hamulcowe oraz szczęki hamulcowe dowolne, z zachowaniem wymiarów seryjnych.	**1.8.3.** Brake pads and brake shoes – any type, all with series dimensions.
1.8.4. Tarcze / bębny hamulcowe są dowolne, z zachowaniem wymiarów seryjnych, producent jest dowolny.	**1.8.4.** Brake discs / drums – any type and manufacturer, with series dimensions kept.
1.9 Układ kierowniczy.	**1.9. Steering**
Dopuszcza się stosowanie wyłącznie seryjnych przekładni kierowniczych stosowanych w modelach CCS i SCS. Przeciw kradzieżowe urządzenie blokujące układ kierowniczy musi zostać rozłączone. Kierownica stosowana w sporcie samochodowym „sportowa". Drążki i końcówki kierownicze seryjne.	Only serial steering transmissions used on the CCS and SCS models are allowed. The anti-theft device blocking the steering must be disconnected. The steering wheel used in motor sports is called "sports" steering wheel. Tie rods and rod ends series.
2. Silnik.	**2. Engine**
2.1 Dozwolone jest stosowanie zamiennie kompletnych silników występujących w modelach CCS i SCS o pojemności 1108cm^3. Dopuszczone są silniki z zasilaniem SPI oraz MPI wg specyfikacji gr N.	**2.1** It is allowed to use interchangeably complete engines from CCS and SCS models with cylinder capacity 1108cm^3. It is allowed to use engines with SPI and MPI injection, according to specification from group N
2.1.1 Silnik musi być zgodny z kartą homologacyjną FIA N 5529, N 5593, N 5595. oprócz elementów opisanych poniżej.	**2.1.1** Engine must be in compliance with FIA homologation form N 5529, N 5593, N 5595, except elements described below.
2.1.2. Wszystkie części silnika muszą pozostać oryginalne, układ korbowo tłokowy - wał korbowy, korbowody, sworznie i tłoki muszą być oryginalne , panewki główne i korbowodowe dowolne. Uszczelka głowicy jest dowolna, pozostałe	**2.1.2.** All engine parts must remain original (series), crank-piston system - crankshaft, connecting rods, gudgeon pins and pistons must be original, main and connecting rods bearings shells – any type. Any cylinder head gasket is allowed, other

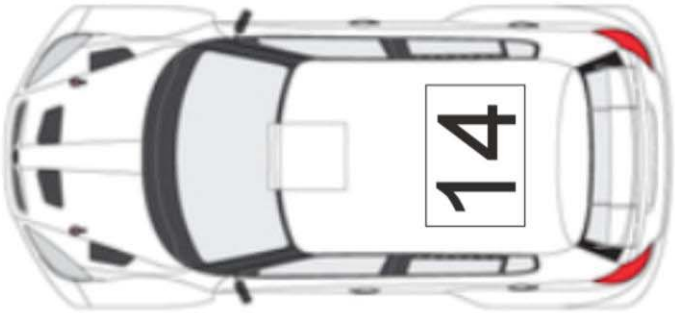
uszczelki są dowolne, przy czym pasta montażowa uznawana jest za uszczelkę. Dozwolone jest wykonanie szlifu bloku do rozmiaru 2 szlifu naprawczego (maksymalna średnica tłoka 70,7 mm) oraz szlifowanie głowicy i bloku ze stron przylegających do siebie o 0,1 mm od minimalnej wysokości podanej w homologacji FIA.	the mounting paste is considered as a gasket. It is allowed to grind the engine block to size 2 repair grind (maximum piston diameter 70.7 mm) and grind the head and the block from adjacent sides by 0.1 mm from minimum height given in the FIA approval.
2.1.3. Zawory ssące, wydechowe oraz prowadnice zaworów muszą pozostać seryjne. Dozwolona jest obróbka gniazd zaworowych i szlifowanie przylgni zaworów przy zachowaniu wymiarów fabrycznych.	**2.1.3.** The intake valves, exhaust valves and valve guides must remain series. Machining of valves seats and grinding of valves faces is allowed, maintaining the factory dimensions.
2.1.4. Dozwolone jest usunięcie plastikowych osłon służących jedynie do zakrycia elementów mechanicznych w komorze silnika i spełniających jedynie funkcje estetyczne. Dozwolone jest usuniecie materiałów wygłuszających i wykładzin niewidocznych z zewnątrz, zamontowanych pod pokrywą silnika. Dozwolona jest zmiana śrub i wkrętów pod warunkiem, że zamienniki są wykonane z materiału żelaznego.	**2.1.4.** Engine shields made of plastic material, the purpose of which is to hide mechanical components in the engine compartment, may be removed if they have a solely aesthetic function. Soundproofing material and trim fitted under the bonnet and not visible from the outside may be removed. The screws and bolts may be changed, provided that the replacements are made from iron-based alloy.
2.1.5. Poduszki silnika seryjne, dopuszcza się stosowanie tzw. wkładek poliuretanowych lub w których materiał gumowy zastąpiony jest w całości poliuretanem.	**2.1.5.** Engine cushions – serial, it is allowed to use the so-called polyurethane inserts or in which the rubber material is replaced entirely with polyurethane.
2.1.6. Koło zamachowe musi pozostać seryjne. Minimalna masa koła zgodna z homologacją FIA.	**2.1.6.** Engine flywheel must remain series. Minimum flywheel weight as approved by the FIA.
2.1.7. Układ wtryskowy. Wtryskiwacze paliwa oraz zasobnik muszą pozostać seryjne. Regulator ciśnienia paliwa nie może być regulowany z zewnątrz, konstrukcyjnie musi odpowiadać oryginałowi. Dopuszcza się zasilanie jednopunktowe (SPI).	**2.1.7.** Injection system. Fuel injectors and accumulators must remain in serial. The fuel pressure regulator cannot be adjusted from outside, constructionally it must correspond to the original. Single point injection (SPI) is allowed.
2.1.8. Moduł sterujący silnikiem (ECU). Moduł sterujący silnikiem musi być zgodny z kartą homologacyjną FIA N 5529, N 5593, N 5595. Oprogramowanie ECU dowolne, bez możliwości stosowania tzw. "procedury startowej", czyli limiter obrotów silnika stosowanego tylko na starcie. Sterownik nie może w żaden sposób być połączony z odbiornikami i nadajnikami GPS. Dopuszcza się usunięcie immobilizera z seryjnego komputera.	**2.1.8.** Engine control unit (ECU). The engine control unit series must be in compliance with FIA homologation form N 5529, N 5593, N 5595. ECU software – any type. without the possibility of using the so-called "launched control", which is the engine revs limit applicable only at the start. The controller cannot be connected in any way with GPS receivers and transmitters. It is allowed to remove the immobilizer from the computer.
2.1.9. Czujniki silnika, wiązki silnika seryjne lub zgodne z seryjnymi, odpowiadające danej wersji silnikowej. Dozwolone jest zastąpienie lub podwojenie / zdublowanie linki gazu, linka dowolna.	**2.1.9.** Engine sensors, loom serial or compatible with serial ones, corresponding to a given engine version. It is allowed to replace or double / double the accelerator linkage, cable – any type.
2.1.10. Układ zapłonowy.	**2.1.10.** Ignition system.

Cewka zapłonowa seryjna. Dopuszcza się zamienne stosowanie cewek silników. Świece zapłonowe i przewody zapłonowe dowolne.	Ignition coil series. The interchangeable use of engine coils is allowed. Spark plugs and ignition wires – any type.
2.1.11. Układ rozrządu. Wymiary A i B wałka rozrządu muszą być zachowane (zarys krzywki dowolny, art. 325 karty homologacyjnej), ustawienie rozrządu dowolne. Popychacze i dźwigienki zaworowe seryjne.	**2.1.11.** Timing system. Dimensions A and B of camshaft must be kept (any cam contour, art 325 of the homologation form), any timing setting. Push rods and rockers – any type.
2.1.12. Układ dolotowy. Przepustnica oraz kolektor dolotowy seryjny, zgodny z fabryczną wersją silnika. Układ dolotowy do przepustnicy seryjny. Wkład filtra powietrza oryginalny lub jego zamiennik pochodzący z ogólnodostępnej sprzedaży. Obudowa filtra powietrza w całości seryjna, przewody doprowadzające powietrze do filtra mogą być wykonane z dowolnego materiału niepalnego. Dopuszcza się oklejenie całej obudowy filtra powietrza dowolnym niepalnym materiałem termoizolującym. Dopuszcza się możliwość usunięcia przewodów doprowadzających powietrze do filtra. Dopuszcza się usunięcie zbiornika z węglem aktywnym wraz z osprzętem (przewody, zawór sterujący). Dopuszcza się zaślepienie otworu na obudowie filtra powietrza podpiętego do odmy silnika. W takim wypadku wyprowadzenie odmy silnika z pokrywy rozrządu musi być podłączone do zbiornika zbierającego opary tzw: „oil catch tank" o pojemności minimum 1,0 litra. Uszczelki między modułem przepustnicy, podstawą i kolektorem dolotowym z dowolnego materiału, ale o łącznej grubości nie przekraczającej 2mm.	**2.1.12.** Intake system. Throttle and intake manifold – serial, compatible with the factory version of the engine.. Intake system up to throttle - serial. Original air filter insert or its replacement available for general sale. The air filter housing is completely standard, the pipes supplying air to the filter can be made of any non-flammable material. It is allowed to cover the entire air filter housing with any non-flammable thermal insulating material. It is possible to remove the lines supplying air to the filter. It is allowed to remove the activated carbon tank along with the accessories (pipes, control valve). It is allowed to plug the hole on the air filter housing connected to the engine exhaust pipe. In such a case, the engine exhaust outlet from the timing cover must be connected to the so-called "oil catch tank" collecting vapors with a capacity of at least 1.0 liters. Gaskets between the throttle module, base and intake manifold of any material but with a total thickness not exceeding 2mm.
2.1.13. Układ wydechowy Kolektor wydechowy seryjny, odpowiadający danej wersji silnikowej. Układ wydechowy za kolektorem wylotowym dowolny. Modyfikacje nie mogą pociągnąć za sobą żadnych zmian w nadwoziu. Dopuszcza się maksymalny poziom głośności 100 dB mierzony przy 4 500 obr/min. Ponadto głośność nie może przekraczać poziomu podanego w regulaminie uzupełniającym dla danych zawodów, stosowanie katalizatora jest obowiązkowe. Wylot tłumika musi znajdować się w miejscu seryjnym, nie może być prowizoryczny a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę (-i). Dopuszcza się owinięcie kolektora wydechowego materiałem izolującym.	**2.1.13.** Exhaust system Exhaust manifold - serial, corresponding to a given engine version. Exhaust system downstream of the exhaust manifold – any type. Modifications must not entail any changes to the bodywork. A maximum allowed noise level is 100 dB measured at 4 500 rpm. In addition, the noise may not exceed the level specified in the supplementary regulations for a given competition, the use of a catalytic converter is mandatory. The silencer outlet must be in a standard place, it must not be temporary and the exhaust must leave the system only through this pipe end (s). It is allowed to wrap the exhaust manifold with insulating material.
2.1.14. Układ smarowania silnika.	**2.1.14.** Engine lubrication system.

Układ smarowania silnika musi pozostać oryginalny.	The engine lubrication system must remain original.
2.2. Układ chłodzenia.	**2.2. Cooling system.**
Chłodnica jest dowolna, musi być zamontowana w oryginalnym miejscu, bez modyfikacji nadwozia, mocowania są dowolne jak również przewody wody oraz przesłony, kierownice powietrza ukryte pod elementami nadwozia dowolne. Zezwala się na montaż elektrycznych wentylatorów na chłodnicy wody. Nagrzewnice z systemem nawiewu szyb muszą pozostać oryginalne. Termostat dowolny. Dozwolone jest zastosowanie dodatkowego włącznika i wiązki elektrycznej wentylatora chłodnicy, sterowanego automatycznie lub ręcznie.	The radiator – any type, it must be mounted in the original place, without modification of the bodywork, any type of mounting, as well as water pipes and shutters, air ducts hidden under the bodywork – any type. It is allowed to mount electric fans on the water radiator. Heaters from a window air flow system must remain original. Thermostat – any type. It is allowed to use an additional switch and the radiator fan electrical wire loom, controlled automatically or manually.
3. Przeniesienie napędu.	**3. Transmission.**
3.1. Sprzęgło	**3.1. Clutch**
Mechanizm sprzęgła musi być oryginalny, docisk sprzęgło oryginalne lub zamiennik dostępny w handlu odpowiadający wymiarowo oryginałowi. Tarcza sprzęgła oraz jej masa jest dowolna.	The clutch mechanism must be original, the clutch pressure plate original or a commercially available replacement that is dimensionally equivalent to the original. The clutch disc – any type at any clutch disk weight.
3.2. Skrzynie biegów.	**3.2.** Gearboxes.
Dopuszcza się zamienne stosowanie skrzyń biegów o seryjnych przełożeniach z przełożeniami głównymi wg hom. FIA N 5529,N 5593 i N 5595. Opcjonalnie dopuszczone jest przełożenie główne 14x57. Od roku 2025 dopuszcza się tylko stosowanie skrzyń biegów o seryjnych przełożeniach: I – 43/41 (3,909) II – 41/19 (2,158) III – 37/25 (1,480) IV – 37/33 (1,121) V – 34/41 (0,829) lub 37/41 (0,902) oraz następujące przełożenia główne: 15/58, 14/57, 13/64.	The interchangeable use of gearboxes with series ratios, with main ratios according to FIA N 5529,N 5593 i N 5595 approval. A 14x57 main gear ratio is also permitted as an option. From 2025, only gearboxes with standard gear ratios are allowed: I – 43/41 (3,909) II – 41/19 (2,158) III – 37/25 (1,480) IV – 37/33 (1,121) V – 34/41 (0,829) or 37/41 (0,902) and the following main gear ratios: 15/58, 14/57, 13/64.
3.2.1. Poduszki skrzyni biegów seryjne lecz dopuszcza się stosowanie tzw. wkładek poliuretanowych lub w których materiał gumowy zastąpiony jest w całości poliuretanem.	**3.2.1.** Gearboxes cushions – serial, but it is allowed to use the so-called polyurethane inserts or in which the rubber material is replaced entirely with polyurethane.
3.2.2. Zabrania się stosowania elementów blokujących mechanizm różnicowy przeniesienia napędu (tzw. szpera). Półosie napędowe seryjne.	**3.2.2** It is forbidden to use element blocking the differential mechanism (the so-called "szpera"). Half shafts series.
3.2.3 Dozwolone jest przeniesienie lewarka zmiany biegów względem oryginalnej lokalizacji, ale sterowanie musi odbywać się za pośrednictwem oryginalnych linek. Dozwolone jest stosowania obudowy wybieraka dźwigni zmiany biegów (kosz lewarka) wykonanej ze stali lub stopów metali lekkich, ale punkty mocowania linek oraz dźwigni	**3.2.3** It is permitted to move the gear shifter relative to the original location, but control must take place via the original linkage. It is allowed to use a gear lever selector housing (lever basket) made of steel or light metal alloys, but the cable and gear lever attachment points must remain consistent with the standard ones.

lewarka biegów muszą pozostać zgodne z seryjnymi. **4. Układ paliwowy.** **4.1.** Pompa paliwowa. Dopuszcza się zastosowanie tylko jednej pompy paliwa mocowanej oryginalnie. Pompa paliwa dowolna. Zbiornik paliwa oryginalny. 4.2. Złącze do poboru próbki paliwa. Samouszczelniające złącze do poboru próbki paliwa jest obowiązkowe. Złącze to musi być zatwierdzone przez FIA (Lista techniczna nr 5) i zamontowane na przewodzie zasilającym bezpośrednio przed wtryskiwaczami. Złącze musi być umieszczone w niezablokowanym obszarze wewnątrz komory silnika i musi być łatwo dostępne. Musi istnieć możliwość zamontowania węża na tym złączu. 4.3. Co najmniej 3 litry paliwa muszą pozostać w zbiorniku paliwa w dowolnym momencie trwania zawodów. **5. Układ elektryczny.** **5.1** Wiązki elektryczne muszą pozostać seryjne lub zgodne z seryjnymi, dopuszcza się usunięcie zbędnych elementów instalacji, obwody oświetlenia, radia itp. Powyższa instalacja nie może stwarzać żadnego ryzyka. Dozwolone jest dodanie bezpieczników oraz obwodów oświetlenia dodatkowego, łączności radiowej, zasilania z akumulatora, głównego wyłącznika prądu, dodatkowego wentylatora, pompki spryskiwacza, w układzie elektrycznym. Dopuszcza się przeróbkę instalacji elektrycznej tak aby uruchomienie rozrusznika było możliwe włącznikiem, a nie kluczykiem w stacyjce. Dopuszcza się demontaż stacyjki z kolumny kierowniczej. Instalacja nie może sprawiać wrażenia prowizorycznej. Przewody muszą być poprowadzone w osłonach. **5.2** Tablica wskaźników musi pozostać oryginalna montowana w seryjnym miejscu oryginalnej deski rozdzielczej. Dopuszcza się stosowanie dodatkowych wskaźników. **5.3** Alternator. Alternator musi być sprawny i podczas pracy silnika zawsze ładować akumulator napięciem nie mniejszym niż 13,0 V. **6. Postanowienia końcowe.** Zawodnik jest odpowiedzialny za zapewnienie, że samochód nie posiada zabronionych modyfikacji podpisując formularz zgłoszenia.	**4. Fuel system.** **4.1.** Fuel pump. It is permitted to use only one fuel pump, mounted in original way. The fuel pump – any type. Fuel tank should be original. 4.2. Fuel sampling port. The self-sealing fuel sampling port is mandatory. This connector must be approved by the FIA (Technical List No. 5) and fitted to the supply pipe directly in front of the injectors. The connector must be located in an unobstructed area inside the engine compartment and must be easily accessible. It must be possible to fit a hose on this coupling. 4.3. At least 3 liters of fuel must remain in the fuel tank at any time during the competition. **5. Electric system.** **5.1.** Electric looms must remain serial or compatible with serial ones, it is allowed to remove unnecessary components of the installation, lighting circuits, radio etc. The above installation must not present any risk. In the electrical system It is allowed to add fuses and additional lighting circuits, radio communication, power from the battery, master power switch, additional fan, washer pump. It is allowed to modify the electrical installation so that the starter can be started using a switch rather than the key in the ignition. It is allowed to dismantle the ignition switch from the steering column The installation cannot make impression of being temporary. The wires must be routed in covers. **5.2** The instrument panel must remain original, mounted in the standard place of the original dashboard. Additional indicators are allowed. **5.3** Alternator. The alternator must be operational and always charge the battery with a voltage of not less than 13.0 V while the engine is running. **6. Final provisions.** The competitor is responsible for ensuring that the car has no prohibited modifications by signing the entry form.

ZAŁĄCZNIK NR 2 - ROZMIESZCZENIE NUMERÓW STARTOWYCH	APPENDIX N^{O} 2 – STARTING NUMBERS LOCATION



NUMERY STARTOWE:

NA SZYBACH BOCZNYCH
- wysokość cyfry - 20 cm
- grubość kreski - 4 cm
- barwa pomarańczowa PMS804

NA SZYBACH PRZEDNIEJ i TYLNEJ
- wysokość cyfry - 16 cm
- grubość kreski - 3 cm
- barwa pomarańczowa PMS804

NA DACHU
- białe pole o wymiarach 35 cm x 50 cm
- czarne cyfry o wysokości 28 cm
- grubość kreski - minimum 5 cm

KIEROWCA
- czcionka HELVETICA
- wysokość - 6cm
- grubość kreski - 0,7cm
- barwa biała
- flaga zawsze przed nazwiskiem

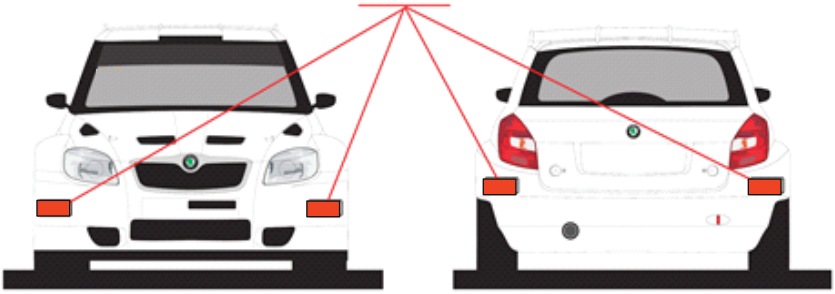
ZAŁĄCZNIK NR 3 - ROZMIESZCZENIE REKLAMY ORGANIZATORA	APPENDIX N^{O} 3 – ORGANIZER ADVERTISMENT LOCATION

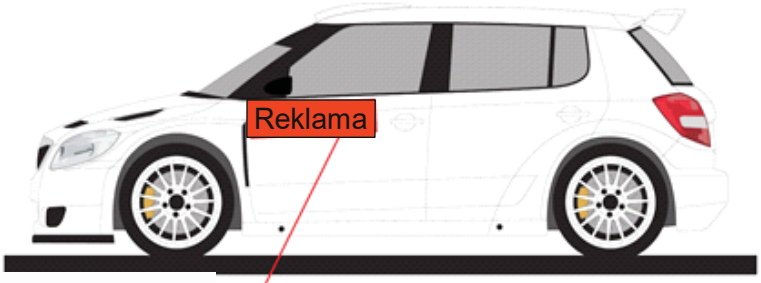
SCHEMAT OZNACZENIA POJAZDU
(reklamy dostarcza organizator)

Reklama

Reklama obowiązkowa
(lok. dowolna powierzchnia na przodzie lub tyle auta)

Reklama obowiązkowa
(lok. okolice narożników zderzaków)
12x20cm





Reklama obowiązkowa 67x17cm
DRZWI PRAWE
DRZWI LEWE

REGULAMIN
LICENCJI SPORTU SAMOCHODOWEGO

2024

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

Spis treści :

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE 4
2. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ND-R” 9
3. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ITD-R” 10
4. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ITC-R” 11
5. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „NDJ-C” 12
6. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ND-C” 14
7. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ITD-C” 15
8. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ITC-C” 16
9. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ITB” 17
10. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ITA” 18
11. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „N-Drift” 19

Załączniki do niniejszego regulaminu:

1. Schemat zmiany systemu licencji sportu samochodowego
2. Zgoda rodziców lub opiekunów prawnych
3. Zgłoszenie na egzamin na licencję do uprawiania dyscypliny – sport samochodowy
4. Protokół z egzaminu na licencję do uprawiania dyscypliny – sport samochodowy
5. Zaświadczenie z egzaminu na licencję do uprawiania dyscypliny – sport samochodowy
6. Załącznik P do wniosku o przyznanie licencji do uprawiania dyscypliny – sport samochodowy
7. Standardy przeprowadzania badań psychologicznych
8. Wzór orzeczenia psychologicznego do sportu samochodowego
9. Zasady zmiany reprezentacji klubu we współzawodnictwie sportowym w sporcie samochodowym
10. Wniosek o zgodę na wydanie licencji sportu samochodowego innej federacji
11. Obowiązkowy program szkolenia i egzaminu kandydatów na licencję zawodnika i licencję kierowcy stopnia ND-R
12. Obowiązkowy program szkolenia i egzaminu kandydatów na licencję zawodnika i licencję kierowcy stopnia ND-C / NDJ-C
13. Obowiązkowy program szkolenia i egzaminu kandydatów na licencję zawodnika i licencję kierowcy stopnia N-Drift

Powyższe dokumenty są dostępne na stronie internetowej:
https://pzm.pl/regulaminy/licencje-sportu-samochodowego

Używane skróty:

MKS FIA	—	Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA wraz z załącznikami
ZG PZM	—	Zarząd Główny PZM
ZO PZM	—	Zarząd Okręgowy PZM
BST PZM	—	Biuro Sportu i Turystyki PZM
GKSS PZM	—	Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM
OKSS PZM	—	Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego PZM
KLUB	—	Klub, Stowarzyszenie, Fundacja itp., posiadający aktualną licencję klubową PZM, uprawniającą do udziału we współzawodnictwie w sporcie samochodowym.
ASN	—	Narodowy automobilklub, stowarzyszenie lub federacja narodowa uznana przez FIA jako jedyny posiadacz władzy sportowej w danym kraju.
RSMP	—	Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski
HRSMP	—	Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski
RO	—	Rajdy Okręgowe
KJS	—	Konkursowa Jazda Samochodem
RMPST	—	Rajdowe Mistrzostwa Polski Samochodów Terenowych
RPPST	—	Rajdowy Puchar Polski Samochodów Terenowych
TIS	—	Terenowa Impreza Samochodowa
MPRC	—	Mistrzostwa Polski Rallycross
PPAC	—	Puchar Polski Autocross
GSMP	—	Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski
WSMP	—	Wyścigowe Samochodowe Mistrzostwa Polski
MPE	—	Mistrzostwa Polski Endurance
DMP	—	Driftingowe Mistrzostwa Polski
NNW	—	Ubezpieczenie od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Licencje sportu samochodowego wydawane są przez Polski Związek Motorowy (PZM). Narodową licencję stopnia ND-R wydają i ewidencjonują odpowiednie ZO PZM. Pozostałe licencje wydaje i ewidencjonuje BST PZM.

1.2 Każda osoba wnioskująca o przyznanie lub wznowienie licencji sportu samochodowego, musi spełnić warunki jej uzyskania, opisane w niniejszym regulaminie.

1.3 Stopnie i rodzaje licencji sportu samochodowego

1.3.1 W sporcie samochodowym wyróżnia się następujące licencje:
- Zawodnika,
- Kierowcy,

Licencje kierowcy dzieli się na:
- licencje do zawodów torowych (circuit): „NDJ-C", „ND-C", "ITD-C", „ITC-C", „ITB", „ITA" oraz „N-Drift",
- licencje do zawodów drogowych (roads): „ND-R", „ITD-R", „ITC-R".

1.3.2 Licencja zawodnika/sponsorska

1.3.2.1 Licencja zawodnika/sponsorska jest wydawana przez BST PZM, osobom fizycznym lub prawnym, wyłącznie na pisemny wniosek osób posiadających pełnomocnictwo do ich reprezentowania. Do wniosku należy dołączyć odpis ze stosownego rejestru/pełnomocnictwa wskazującego, że osoba składająca podpis upoważniona jest do składania oświadczeń woli w imieniu danego podmiotu. W nazwie tej licencji mogą być zawarte jedynie nazwy istniejących podmiotów gospodarczych, (a także zarejestrowanych stowarzyszeń, fundacji itp.), oficjalnie zarejestrowanych marek, nazwisko sponsora oraz określenia typowe dla zespołów sportowych takie jak: Rally Team, Racing Team, itp.

1.3.2.2 Wnioskujący o przyznanie licencji zawodnika/sponsorskiej jest zobligowany do wyznaczenia koordynatora – osoby fizycznej, reprezentującej posiadacza licencji. Koordynator licencji zawodnika/sponsorskiej jest upoważniony do:

a) zgłaszania do zawodów załóg/kierowców;
b) zgłaszania zespołu do klasyfikacji zespołów sponsorskich i/lub zespołów producentów (w tym przypadku w licencji musi znajdować się nazwa producenta lub oficjalnego importera marki samochodowej na terenie RP), złożonych z tych załóg/kierowców. Liczbę załóg/kierowców wchodzących w skład zespołu określają regulaminy ramowe poszczególnych konkurencji;
c) jest jedyną osobą upoważnioną do dokonywania jakichkolwiek zmian w zgłoszeniu do zawodów.

Koordynator posiada następujące obowiązki:

a) umieszczenia swoich danych na druku zgłoszenia jako osoby reprezentującej zawodnika/sponsora.
b) zgodnie z MKS FIA jest on stroną dla osób oficjalnych zawodów, w tym w pełni odpowiada za zgłoszonych przez siebie kierowców.

1.3.2.3 Imię i nazwisko koordynatora jest umieszczone na licencji zawodnika/sponsorskiej.

1.3.2.4 Zgłoszenie do zawodów na podstawie licencji zawodnika/sponsorskiej upoważnia i zobowiązuje organizatora tych zawodów do umieszczenia znajdującej się w niej nazwy zawodnika/sponsora na wszystkich oficjalnych dokumentach/wynikach/klasyfikacjach danych zawodów.

1.3.3 Licencja pod pseudonimem

1.3.3.1 Licencja pod pseudonimem może zostać wydana przez BST PZM i/lub ZO PZM tylko na pisemny wniosek zainteresowanego, skierowany do GKSS PZM za pośrednictwem BST PZM.

1.3.3.2 Licencja pod pseudonimem jest jednocześnie licencją zawodnika, a zakres jej uprawnień jest tożsamy z uprawnieniami licencji bazowej kierowcy, wnioskującego o jej przyznanie.

1.3.3.3 Opłata dodatkowa za wydanie licencji pod pseudonimem wynosi 200,- PLN.

1.3.4 Licencja kierowcy z niepełnosprawnością (Licence for Driver with Disabilities)

Licencja „Licence for Driver with Disabilities" zostanie wydana zainteresowanym osobom po spełnieniu przez nich wymogów uzyskiwania licencji sportu samochodowego oraz przedstawieniu specjalistycznego zaświadczenia lekarskiego, (zgodnie z zał. L do MKS FIA). Aktualne zaświadczenie lekarskie winno być okazane przy występowaniu o przyznanie licencji oraz corocznym jej wznawianiu. Licencja ta jest jednocześnie licencją zawodnika, a zakres jej uprawnień jest tożsamy z uprawnieniami licencji bazowej kierowcy, wnioskującego o jej przyznanie.

1.3.5 Uprawnienia do udziału w poszczególnych konkurencjach sportu samochodowego w zależności od stopnia posiadanej licencji:

RAJDY SAMOCHODOWE – RSMP, HRSMP, RO		
Rally 1, Rally 2, R-GT	kierowca/drugi kierowca	„ITC-R"
Pozostałe kategorie	kierowca/drugi kierowca	„ND-R", „ITD-R", „ITC-R"
RAJDY SAMOCHODÓW TERENOWYCH – RMPST, RPPST		
T1	kierowca/drugi kierowca	„ITC-R"
Pozostałe kategorie	kierowca/drugi kierowca	„ND-R", „ITD-R", „ITC-R"
WYŚCIGI GÓRSKIE - GSMP		
CN, D2-SS / D2 – SC, Kat. II	kierowca	„ITC-R"
Pozostałe kategorie	kierowca	„ND-R", „ITD-R", „ITC-R"
WYŚCIGI TOROWE – WSMP, MPE		
Wg Zał. „L" do MKS FIA	kierowca	„ITB", „ITA"
Wg Regulaminu Ramowego Konkurencji	kierowca	„NDJ-C", „ND-C", "ITD-C", „ITC-C"
RALLYCROSS – MPRC		
SuperCars	kierowca	„ITC-C"
Pozostałe kategorie	kierowca	„NDJ-C", „ND-C", "ITD-C", „ITC-C"
AUTOCROSS - PPAC		
SuperBuggy	kierowca	„ITC-C"
Pozostałe kategorie	kierowca	„NDJ-C", „ND-C", "ITD-C", „ITC-C"
DRIFTING - DMP		
Wszystkie kategorie	kierowca	„N-Drift"

1.4 Opłaty za licencje oraz stawki ubezpieczenia

1.4.1 Ustala się następujące opłaty za wydanie lub wznowienie licencji na rok 2024 zawierające ubezpieczenie NNW:

Stopień licencji	Suma ubezpieczenia NNW	Opłaty za wydanie/ wznowienie licencji w terminie do 30.06.2024	Opłaty za wydanie/ wznowienie licencji w terminie od 01.07.2024	Organ wydający
ND-R	25 000	500	250	ZO PZM
	50 000	800	400	ZO PZM
	100 000	1200	600	ZO PZM
NDJ-C ND-C N-Drift	25 000	500	250	BST PZM
	50 000	800	400	BST PZM
	100 000	1200	600	BST PZM
ITD-R ITC-R ITD-C ITC-C ITB ITA	25 000	600	300	BST PZM
	50 000	900	450	BST PZM
	100 000	1300	650	BST PZM
zawodnika/sponsorska	-	800	800	BST PZM

Wszystkie ww. kwoty podano w PLN.

1.4.2 W przypadku ubiegania się o przyznanie nowej licencji należy uiścić opłatę w pełnej wysokości, nawet jeżeli wniosek składany jest po 01.07.2024 r.

1.4.3 Zakres ochrony ubezpieczeniowej może zostać rozszerzony poprzez zniesienie franszyzy integralnej, (nie dotyczy licencji kierowcy stopnia „ND-R"). Po opłaceniu dodatkowej składki Towarzystwo Ubezpieczeniowe COMPENSA S.A. będzie ponosić w ubezpieczeniu NNW odpowiedzialność także w przypadku, gdy wartość szkody nie przekracza 3% sumy ubezpieczenia. Rozszerzenie to może zostać zastosowane wyłącznie w odniesieniu do poszczególnych ubezpieczonych, którzy opłacą dodatkową (oprócz podstawowej), składkę w wysokości 30% składki podstawowej:

Stopień licencji	Suma ubezpieczenia NNW	Opłaty za zniesienie 3% franszyzy integralnej	
		w terminie do 30.06.2024	w terminie od 01.07.2024
NDJ-C ND-C N-Drift	25 000	+ 150	+ 75
	50 000	+ 240	+ 120
	100 000	+ 360	+ 180
ITD-R ITC-R ITD-C ITC-C ITB ITA	25 000	+ 180	+ 90
	50 000	+ 270	+ 135
	100 000	+ 390	+ 195

Wszystkie ww. kwoty podano w PLN.

1.4.4 Istnieje możliwość wykupienia ubezpieczenia dla kierowców biorących udział w zawodach międzynarodowych za granicą, wg poniższych składek:

WARIANT I	Zakres ubezpieczenia zagranicznego	Suma ubezpieczenia NNW	Składka roczna	Składka jednorazowa		
				1-3 dni	do 6 dni	do 9 dni
			Należy wpłacić równowartość w PLN wg kursu średniego NBP z dnia wpłaty			
	Koszty leczenia	14 000 EUR	59 EUR	5 EUR	10 EUR	15 EUR
	Koszty transportu	5 000 EUR	21 EUR	2 EUR	4 EUR	6 EUR
	RAZEM	19 000 EUR	80 EUR	7 EUR	14 EUR	21 EUR

WARIANT II	Zakres ubezpieczenia zagranicznego	Suma ubezpieczenia NNW	Składka roczna	Składka jednorazowa		
				1-3 dni	do 6 dni	do 9 dni
			Należy wpłacić równowartość w PLN wg kursu średniego NBP z dnia wpłaty			
	Koszty leczenia	14 000 EUR	59 EUR	5 EUR	10 EUR	15 EUR
	Koszty transportu	12 000 EUR	51 EUR	5 EUR	9 EUR	13 EUR
	RAZEM	26 000 EUR	110 EUR	10 EUR	19 EUR	28 EUR

WARIANT III	Zakres ubezpieczenia zagranicznego	Suma ubezpieczenia NNW	Składka roczna	Składka jednorazowa		
				1-3 dni	do 6 dni	do 9 dni
			Należy wpłacić równowartość w PLN wg kursu średniego NBP z dnia wpłaty			
	Koszty leczenia	40 000 EUR	170 EUR	15 EUR	29 EUR	43 EUR
	Koszty transportu	20 000 EUR	85 EUR	8 EUR	15 EUR	22 EUR
	RAZEM	60 000 EUR	255 EUR	23 EUR	44 EUR	65 EUR

WARIANT IV	Zakres ubezpieczenia zagranicznego	Suma ubezpieczenia NNW	Składka roczna	Składka jednorazowa		
				1-3 dni	do 6 dni	do 9 dni
			Należy wpłacić równowartość w PLN wg kursu średniego NBP z dnia wpłaty			
	Koszty leczenia	70 000 EUR	297 EUR	25 EUR	50 EUR	75 EUR
	Koszty transportu	40 000 EUR	170 EUR	15 EUR	29 EUR	43 EUR
	RAZEM	110 000 EUR	467 EUR	40 EUR	79 EUR	118 EUR

1.4.5 Osoby, które otrzymują licencję PZM, a tym samym są ubezpieczone w COMPENSA Towarzystwo Ubezpieczeniowe SA Vienna Insurance Group, są zobowiązane do zapoznania się z nw. dokumentami:

- Corocznym Komunikatem ZG PZM dotyczącym ubezpieczeń na dany rok,
- Ogólnymi Warunkami Ubezpieczenia NNW,
- Ogólnymi Warunkami Ubezpieczenia Compensa VOYAGE,
- Warunkami Szczególnego Ubezpieczenia kosztów leczenia zagranicą i transportu VOYAGE.

Wszystkie ww. dokumenty dostępne są na stronie internetowej PZM, pod adresem:
https://www.pzm.pl/ubezpieczenia-sport

1.5 Procedura przyznawania licencji – odpowiednio zgodnie z art. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 i 11 niniejszego regulaminu

1.6 Procedura wznawiania licencji na rok 2024

1.6.1 Od sezonu 2023 fizyczne blankiety licencji zostały zastąpione licencjami elektronicznymi, które znajdują się w nowym systemie informatycznym Inside PZM (insidepzm.pl).

1.6.2 W celu wznowienia licencji sportu samochodowego należy:

1.6.2.1 W przypadku zawodników, którzy nie aktualizowali licencji w roku 2023:

- Założyć konto zawodnika w systemie Inside PZM,
- Zgłosić członkostwo klubowe poprzez system Inside PZM. Zawodnik uzyskuje możliwość pełnego korzystania z systemu w momencie zatwierdzenia przez klub zgłoszenia zawodnika oraz nadania mu statusu reprezentanta.
- Dodać badania lekarskie / orzeczenie psychologiczne.
- Dodać zdjęcie legitymacyjne (szczegóły opisane w instrukcji systemu Inside PZM pod adresem: https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf)
- Wypełnić wniosek, który dostępny jest w panelu użytkownika systemu Inside PZM. Do wniosku należy dołączyć wymagane dokumenty.
- Dokonać opłaty poprzez system płatności natychmiastowych w systemie Inside PZM.
- W przypadku zawodników poniżej 18. roku życia należy dodatkowo złożyć w macierzystym klubie coroczną zgodę obojga rodziców lub opiekunów prawnych, której wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Skan dokumentu umieszczany jest w systemie z poziomu konta klubowego podczas nadawania statusu reprezentanta.

1.6.2.2 W przypadku zawodników, którzy aktualizowali licencję w roku 2023:

- Uzyskać status reprezentanta na kolejny rok (status nadaje klub),
- Zaktualizować badania lekarskie / orzeczenie psychologiczne jeżeli poprzednie utraciło ważność,
- Zaktualizować zdjęcie, jeśli widniejące w profilu nie jest legitymacyjne (szczegóły opisane w instrukcji systemu Inside PZM pod adresem: https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf)
- Wypełnić wniosek, który dostępny jest w panelu użytkownika systemu Inside PZM. Do wniosku należy dołączyć wymagane dokumenty.
- Dokonać opłaty poprzez system płatności natychmiastowych w systemie Inside PZM.
- W przypadku zawodników poniżej 18. roku życia należy dodatkowo złożyć w macierzystym klubie coroczną zgodę obojga rodziców lub opiekunów prawnych, której wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Skan dokumentu umieszczany jest w systemie z poziomu konta klubowego podczas nadawania statusu reprezentanta.

UWAGA: Wznowienie licencji nastąpi jedynie po przedstawieniu kompletu w/w dokumentów.

1.6.3 BST PZM lub właściwy ZO PZM w terminie 15 dni roboczych od otrzymania kompletu wymaganych dokumentów wymienionych w art. 1.6.2 wznowi licencję na dany rok.

1.6.4 Dowodem aktualności/ważności licencji jest status „Aktywna", widniejący na miniaturze licencji w systemie Inside PZM.

1.6.5 Posiadacz licencji kierowcy, który nie aktualizował swojej podstawowej licencji (nie dotyczy licencji jednorazowej) przez okres ostatnich 10 lat (od 2025 roku będzie obowiązywał okres ostatnich 5 lat) poprzedzających bieżący rok kalendarzowy, chcąc wznowić swoje uprawnienia jest zobowiązany do:

a) w przypadku licencji stopnia „R", „R co-driver" - zdania egzaminu teoretycznego z obowiązujących przepisów sportu samochodowego pod warunkiem spełnienia wymogów zawartych w art. 2.3.1, 2.3.2, 2.3.6, 2.3.7, 2.3.8 oraz 2.3.9 niniejszego regulaminu,

b) w przypadku licencji stopnia „B,C" - zdać egzamin teoretyczny z obowiązujących przepisów sportu samochodowego pod warunkiem spełnienia wymogów zawartych w art. 5.3.1, 5.3.2, 5.3.6, 5.3.7, 5.3.8 oraz 5.3.9 niniejszego regulaminu.

Posiadanie licencji jednorazowych, w okresie ostatnich 10 lat, nie zwalnia z powyższego obowiązku.

1.6.6 Zasady zmiany reprezentacji klubowej we współzawodnictwie sportowym w sporcie samochodowym.

1.6.6.1 Zawodnik ma prawo do zmiany reprezentacji klubowej wyłącznie raz w roku w następujących terminach:

- od 15 grudnia do 28 lutego (podstawowy okres transferowy),

- od 1 lipca do 31 lipca (śródroczny okres transferowy) - dotyczy wyłącznie zawodników, których licencja nie była ważna w danym roku i będzie wznowiona po 1 lipca, do końca roku.

1.6.6.2 Na zmianę reprezentacji klubowej zgodę musi wyrazić zarówno dotychczasowy klub, jak również nowo wybrany klub, którego barwy zawodnik ma zamiar reprezentować.

1.6.6.3 Szczegółowe zasady zmiany reprezentacji klubowej stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

1.7 Zasady wydawania licencji PZM obcokrajowcom.

Zawodnik legitymujący się obywatelstwem innym niż polskie, posiadający licencję wydaną przez inną federację zrzeszoną w FIA, może uzyskać licencję PZM tej samej kategorii jak przedłożona licencja macierzystej Federacji. W celu uzyskania licencji PZM, zawodnik musi przedstawić:

a) zgodę macierzystej Federacji na wydanie licencji przez PZM,

b) potwierdzenie przynależności do polskiego klubu zrzeszonego w PZM,

oraz postępować zgodnie z procedurą opisaną w art. 1.6.2 niniejszego regulaminu.

1.7.1 Zasady wydawania zgody na wydanie licencji sportu samochodowego przez inną federację.

Zawodnik legitymujący się polskim obywatelstwem chcąc uzyskać licencję wydaną przez inną federację zrzeszoną w FIA, zgodnie z MKS FIA, musi uzyskać zgodę PZM. W tym celu musi złożyć w PZM wniosek, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu, jak również:

a) dowód rezydencji w kraju, w którym wnioskodawca ubiega się o licencję,
b) w przypadku osób niepełnoletnich należy dołączyć zaświadczenie o pobieraniu nauki zagranicą.

1.8 Inne postanowienia dotyczące licencji

1.8.1 W uzasadnionych przypadkach GKSS PZM będzie rozpatrywać indywidualne wnioski o wznowienie/przyznanie licencji lub w przypadku posiadaczy licencji sportu samochodowego o ich przekwalifikowanie.

1.8.2 W szczególnych i uzasadnionych przypadkach GKSS PZM może podjąć decyzję o odmowie wznowienia/przyznania licencji, powiadamiając o tym fakcie BST PZM, stosowny ZO PZM oraz macierzysty klub posiadacza licencji.

1.8.3 Zawodnik, który uczestniczył w zawodach i spowodował wypadek, w wyniku którego zostały poszkodowane osoby trzecie, może zostać skierowany przez GKSS PZM na dodatkowe badanie we wskazanym przez PZM gabinecie lekarskim lub psychologicznym. Nie poddanie się ww. badaniom we wskazanym przez GKSS terminie może spowodować zawieszenie licencji.

1.8.4 Każdy posiadacz licencji może, w trakcie sezonu wystąpić o przyznanie licencji stopnia wyższego po spełnieniu warunków jej wydania zawartych w regulaminach uzyskiwania licencji sportu samochodowego. Nie zwalnia to z obowiązku uiszczenia pełnych opłat, zgodnie z tabelą podaną w art. 1.4.1 niniejszego regulaminu.

1.8.5 Osoby niepełnoletnie ubiegające się o przyznanie/wznowienie licencji, zobowiązane są złożyć coroczną zgodę opiekunów prawnych na uprawianie przez małoletniego dyscypliny sport samochodowy, wykorzystując w tym celu wniosek o przyznanie/wznowienie licencji.

1.8.6 Każda osoba posiadająca licencję sportu samochodowego ma obowiązek rejestracji w serwisie **Inside PZM (insidepzm.pl)**, gdzie należy umieścić aktualne dane osobowe, oraz obustronne skany swoich dokumentów, takich jak:

- aktualne zaświadczenie lekarskie z ważnymi badaniami,
- aktualne orzeczenie psychologiczne,

Ww. dokumenty (za aktualizację, których przed każdymi zawodami odpowiada zawodnik) wykorzystywane będą przez BST PZM / ZO PZM celem wydania / wznowienia licencji. Dodatkowo, w czasie wnioskowania o licencję

Zawodnika/Kierowcy sportu samochodowego, należy, zgodnie z wytycznymi wynikającymi z badań lekarskich, wskazać czy w stosunku do kierowcy wymagane są:

a) korekcja wzroku (okulary / soczewki kontaktowe)
b) specjalny nadzór medyczny.

Kierowcy, którzy ulegli wypadkowi podczas zawodów i udzielona została im pomoc medyczna (konieczność wypełnienia przez naczelnego lekarza zawodów karty wypadkowej, dostępnej na stronie www.pzm.pl), chcąc uczestniczyć w kolejnych zawodach muszą poddać się kontrolnemu badaniu lekarskiemu u lekarza medycyny sportowej. Brak aktualnych badań lekarskich, w tym także brak wykonania kontrolnego badania lekarskiego, skutkować będzie zawieszeniem licencji do czasu uzupełnienia wymaganej dokumentacji.

1.8.7 Zgodnie z zapisami MKS FIA, każda zwłoka, powyżej 48 godzin, we wniesieniu opłaty, w związku z grzywną nałożoną na zawodach przez Zespół Sędziów Sportowych, może spowodować zawieszenie licencji Zawodnika/Kierowcy, co najmniej do chwili uregulowania płatności.

1.8.8 W przypadku konieczności dostarczenia jakiejkolwiek dokumentacji do Zawodnika/Kierowcy, doręczeń dokonuje się za pomocą środków komunikacji elektronicznej, operatora pocztowego lub firmy kurierskiej. Adresem właściwym do doręczeń jest adres e-mail lub adres miejsca zamieszkania aktualnie wskazany przez Zawodnika/Kierowcę w systemie **Inside PZM (insidepzm.pl)**.

1.8.9 Każdy Zawodnik/Kierowca zobowiązany jest do zdecydowanego działania mającego na celu zapobieganie, a także zwalczanie wznoszenia przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści, a także eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

1.8.10 Każdy Zawodnik/Kierowca zobowiązany jest stosować zasady antydopingowe i antyalkoholowe opisane w zał. A i C do MKS FIA oraz przeciwdziałać zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.

1.8.11 Wszelkie kwestie nie ujęte w niniejszym regulaminie, związane z posiadaniem/przyznawaniem licencji zawodnika i licencji kierowcy regulują przepisy MKS FIA oraz odpowiednie Uchwały ZG PZM.

2. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ND-R"

2.1 Narodową licencję zawodnika i kierowcy stopnia „ND-R" może uzyskać osoba, będąca członkiem danego klubu, która ukończyła 16 lat.

2.2 Licencja zawodnika i kierowcy stopnia „ND-R" jest licencją wydawaną przez ZO PZM, uprawniającą jej posiadacza do udziału w zawodach krajowych organizowanych na terenie Polski oraz krajów Unii Europejskiej (UE) w konkurencjach:

Konkurencje	Kategorie
rajdy samochodowe	wszystkie kategorie poza Rally1, Rally2, R-GT
rajdy samochodów terenowych	wszystkie kategorie poza Grupą T1
samochodowe wyścigi górskie	wszystkie kategorie poza CN/D, E2, KAT. II

2.3 Warunkiem uzyskania licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ND-R" jest:

2.3.1 Przedstawienie ważnego zaświadczenia o braku przeciwwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy wydanego przez uprawnionego lekarza, zgodnie z Komunikatem Zespołu Medycznego nr 1/2019 ZM PZM.

2.3.2 Przedstawienie ważnego orzeczenia psychologicznego, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

2.3.3 Odbycie szkolenia praktycznego (jeden z poniżej przedstawionych wariantów):

a) ukończenie, co najmniej **4 imprez KJS/SKJS** lub ukończenie **2 imprez TIS** lub ukończenie **2 rund HRSMP** jadąc bez pomiaru czasu, na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów, co należy potwierdzić na druku „P" będącym załącznikiem do wniosku o przyznanie licencji. Ubiegający się o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku i załącznika „P" oraz ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione;

lub

b) ukończenie jednodniowego kursu praktycznego, którego program stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

2.3.4 Odbycie jednodniowego szkolenia obejmującego zajęcia teoretyczne w zakresie znajomości regulaminów sportu samochodowego, obowiązujących zasad bezpieczeństwa oraz znajomości opisów nawigacyjnych. Szkolenia organizują kluby we własnym zakresie. Szkolenia mogą prowadzić trenerzy i instruktorzy sportu samochodowego oraz sędziowie sportu samochodowego z licencją klasy I. Program szkolenia stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

2.3.5 Zdanie egzaminu, składającego się z części teoretycznej i praktycznej, przed komisją egzaminacyjną wyznaczoną przez OKSS PZM i zatwierdzoną przez GKSS PZM oraz otrzymanie stosownego zaświadczenia.

Zaświadczenie ważne jest przez okres 2 lat od daty jego wystawienia, po tym okresie ubiegający się o licencję winien zdać ponownie egzamin. Wzór zaświadczenia z egzaminu stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

2.3.5.1 Komisja egzaminacyjna składa się z minimum trzech osób. Wszyscy członkowie komisji egzaminacyjnej muszą posiadać aktualną licencję sędziego klasy I. Dodatkowo przewodniczący komisji egzaminacyjnej musi posiadać uprawnienia trenera lub instruktora sportu samochodowego.

2.3.5.2 Komisja egzaminacyjna sporządza stosowny protokół potwierdzający wynik przeprowadzonego egzaminu. Wzór protokołu z egzaminu stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Komisja egzaminacyjna w celu dopuszczenia do egzaminu weryfikuje wypełnienie zapisów art. 2.3.3, 2.3.4 i 2.3.5. Zaleca się aby uczestnik egzaminu przedstawił:

a) wpis na zgłoszeniu na egzamin na licencję dokonany przez uprawnionego lekarza o braku przeciwwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy,

b) ważne orzeczenie psychologiczne, wydane przez uprawnionego psychologa na druku, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

2.3.6 Założenie konta zawodnika w systemie Inside PZM, dostępnym pod adresem: insidepzm.pl

2.3.7 Zgłoszenie członkostwa klubowego poprzez system Inside PZM. Zawodnik uzyskuje możliwość pełnego korzystania z systemu w momencie zatwierdzenia przez klub zgłoszenia zawodnika oraz nadania mu statusu reprezentanta.

2.3.8 Wypełnienie wniosku dostępnego w panelu użytkownika systemu Inside PZM, wraz z wymaganymi załącznikami.

2.3.9 Dokonanie opłaty poprzez system płatności natychmiastowych w Inside PZM.

2.3.10 W przypadku kandydatów poniżej 18 roku życia, złożenie w macierzystym klubie corocznej zgody obojga rodziców lub opiekunów prawnych, której wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Skan dokumentu umieszczany jest w systemie z poziomu konta klubowego podczas nadawania statusu reprezentanta.

2.4 Dokumentacja powinna być uzupełniona bezwzględnie na oficjalnych drukach, czytelnie wypełniona, opatrzona stosownymi pieczęciami i podpisami. Zdjęcie zawodnika musi spełniać warunki opisane w instrukcji systemu Inside PZM dostępnej pod adresem: https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf Dokumenty niezbędne do przyznania licencji są dostępne na stronie internetowej PZM pod adresem: https://pzm.pl/regulaminy/licencje-sportu-samochodowego

2.5 Wnioskujący o licencje osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku wraz z załącznikami i ich właściwe podpisanie przez osoby upoważnione. Klub potwierdza prawidłowość dokumentów i przynależność klubową.

2.6 ZO PZM w terminie 15 dni roboczych od otrzymania kompletu wymaganych dokumentów wymienionych w art. 2.3 wyda wnioskowane licencje.

2.7 Ważność licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ND-R" zawierającej ubezpieczenie NNW, będzie wznawiana na kolejny sezon, zgodnie z procedurą opisaną w art. 1.6. Obowiązujące opłaty oraz stawki ubezpieczenia podane są w art. 1.4.1 niniejszego regulaminu.

2.8 Licencja zawodnika i licencja kierowcy stopnia „ND-R" upoważnia do:

a) zgłaszania załóg/kierowców w zawodach krajowych, znajdujących się w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów;

b) udziału w charakterze kierowcy w zawodach krajowych znajdujących się w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów oraz zawodach zaliczanych do Mistrzostw FIA CEZ,

2.9 Posiadacze licencji kierowcy lub pilota wydanej przed 2023 r., mogą złożyć wniosek o wydanie przysługującej im licencji zgodnie ze schematem stanowiącym załącznik do niniejszego regulaminu. Przewodnik ułatwiający wybór prawidłowej licencji w nowym systemie znajduje się pod adresem: https://licencje.pzm.pl/

3. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ITD-R"

3.1 Międzynarodową licencję zawodnika i kierowcy stopnia „ITD-R" może uzyskać osoba, będąca członkiem danego klubu, która ukończyła 16 lat.

3.2 Licencja zawodnika i kierowcy stopnia „ITD-R" jest licencją wydawaną przez BST PZM, uprawniającą jej posiadacza do startu w zawodach krajowych i międzynarodowych w konkurencjach:

Konkurencje	Kategorie
rajdy samochodowe	wszystkie kategorie poza Rally1, Rally2, R-GT
rajdy samochodów terenowych	wszystkie kategorie poza Grupą T1
samochodowe wyścigi górskie	wszystkie kategorie poza CN/D, E2, KAT. II

3.3 Warunkiem uzyskania licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ITD-R" jest:

3.3.1 Przedstawienie ważnego zaświadczenia o braku przeciwwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy wydanego przez uprawnionego lekarza, zgodnie z Komunikatem Zespołu Medycznego nr 1/2019 ZM PZM.

3.3.2 Przedstawienie ważnego orzeczenia psychologicznego, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

3.3.3 Posiadanie licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ND-R" oraz ukończenie, w charakterze kierowcy / drugiego kierowcy, co najmniej 5 zawodów w konkurencjach wymienionych w art. 2.2 na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów (dotyczy również zawodów rozgrywanych poza granicami Polski), co należy potwierdzić na druku „P", którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Ubiegający się o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku i załącznika „P" oraz ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione.

3.3.4 Uzyskanie statusu reprezentanta swojego macierzystego klubu w systemie Inside PZM.

3.3.5 Wypełnienie wniosku dostępnego w panelu użytkownika systemu Inside PZM, wraz z wymaganymi załącznikami.

3.3.6 Dokonanie opłaty poprzez system płatności natychmiastowych w Inside PZM.

3.3.7 W przypadku zawodników poniżej 18 roku życia, złożenie w macierzystym klubie corocznej zgody obojga rodziców lub opiekunów prawnych, której wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Skan dokumentu umieszczany jest w systemie z poziomu konta klubowego podczas nadawania statusu reprezentanta.

3.4 Dokumentacja powinna być uzupełniona bezwzględnie na oficjalnych drukach, czytelnie wypełniona, opatrzona stosownymi pieczęciami i podpisami. Zdjęcie zawodnika musi spełniać warunki opisane w instrukcji systemu Inside PZM dostępnej pod adresem: https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf Dokumenty niezbędne do przyznania licencji są dostępne na stronie internetowej PZM pod adresem: https://pzm.pl/regulaminy/licencje-sportu-samochodowego

3.5 Wnioskujący o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku wraz z załącznikami i ich właściwe podpisanie przez osoby upoważnione. Klub potwierdza prawidłowość dokumentów i przynależność klubową.

3.6 BST PZM w terminie 15 dni roboczych od otrzymania kompletu wymaganych dokumentów wymienionych w art. 3.3. wyda wnioskowane licencje.

3.7 Ważność licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ITD-R", zawierającej ubezpieczenie NNW, będzie wznawiana na kolejny sezon, zgodnie z procedurą opisaną w art. 1.6. Obowiązujące opłaty oraz stawki ubezpieczenia podane są w art. 1.4.1 niniejszego regulaminu.

3.8 Licencja zawodnika i licencja kierowcy stopnia „ITD-R" uprawnia do:

a) zgłaszania załóg/kierowców w zawodach krajowych i międzynarodowych znajdujących się w międzynarodowym kalendarzu FIA, w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów;
b) udziału w charakterze kierowcy w zawodach krajowych i międzynarodowych znajdujących się w międzynarodowym kalendarzu FIA, w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów.

3.9 Posiadacze licencji kierowcy lub pilota wydanej przed 2023 r., mogą złożyć wniosek o wydanie przysługującej im licencji zgodnie ze schematem stanowiącym załącznik do niniejszego regulaminu. Przewodnik ułatwiający wybór prawidłowej licencji w nowym systemie znajduje się pod adresem: https://licencje.pzm.pl/

4. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ITC-R"

4.1 Międzynarodową licencję zawodnika i kierowcy stopnia „ITC-R" może uzyskać osoba, będąca członkiem danego klubu, która ukończyła 16 lat.

4.2 Licencja zawodnika i kierowcy stopnia „ITC-R" jest licencją wydawaną przez BST PZM, uprawniającą jej posiadacza do startu w zawodach krajowych i międzynarodowych w konkurencjach:

Konkurencje	Kategorie
rajdy samochodowe	wszystkie kategorie
rajdy samochodów terenowych	wszystkie kategorie
samochodowe wyścigi górskie	wszystkie kategorie

4.3 Warunkiem uzyskania licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ITC-R" jest:

4.3.1 Przedstawienie ważnego zaświadczenia o braku przeciwwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy wydanego przez uprawnionego lekarza, zgodnie z Komunikatem Zespołu Medycznego nr 1/2019 ZM PZM.

4.3.2 Przedstawienie ważnego orzeczenia psychologicznego, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

4.3.3 Posiadanie licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia:

a) „ND-R" oraz ukończenie, w charakterze kierowcy / drugiego kierowcy, co najmniej 10 zawodów w konkurencjach wymienionych w art. 2.2 na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów (dotyczy również zawodów rozgrywanych poza granicami Polski), co należy potwierdzić na druku „P", którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Ubiegający się o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku i załącznika „P" oraz ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione,

lub

b) „ITD-R" oraz ukończenie, w charakterze kierowcy / drugiego kierowcy, co najmniej 5 zawodów w konkurencjach wymienionych w art. 3.2 na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów (dotyczy również zawodów rozgrywanych poza granicami Polski), co należy potwierdzić na druku „P", którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Ubiegający się o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku i załącznika „P" oraz ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione.

4.3.4 Uzyskanie statusu reprezentanta swojego macierzystego klubu w systemie Inside PZM.

4.3.5 Wypełnienie wniosku dostępnego w panelu użytkownika systemu Inside PZM, wraz z wymaganymi załącznikami.

4.3.6 Dokonanie opłaty poprzez system płatności natychmiastowych w Inside PZM.

4.3.7 W przypadku zawodników poniżej 18 roku życia, złożenie w macierzystym klubie corocznej zgody obojga rodziców lub opiekunów prawnych, której wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Skan dokumentu umieszczany jest w systemie z poziomu konta klubowego podczas nadawania statusu reprezentanta.

4.4 Dokumentacja powinna być uzupełniona bezwzględnie na oficjalnych drukach, czytelnie wypełniona, opatrzona stosownymi pieczęciami i podpisami. Zdjęcie zawodnika musi spełniać warunki opisane w instrukcji systemu Inside PZM dostępnej pod adresem: https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf Dokumenty niezbędne do przyznania licencji są dostępne na stronie internetowej PZM pod adresem: https://pzm.pl/regulaminy/licencje-sportu-samochodowego

4.5 Wnioskujący o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku wraz z załącznikami i ich właściwe podpisanie przez osoby upoważnione. Klub potwierdza prawidłowość dokumentów i przynależność klubową.

4.6 BST PZM w terminie 15 dni roboczych od otrzymania kompletu wymaganych dokumentów wymienionych w art. 4.3 wyda wnioskowane licencje.

4.7 Ważność licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ITC-R", zawierającej ubezpieczenie NNW, będzie wznawiana na kolejny sezon, zgodnie z procedurą opisaną w art. 1.6. Obowiązujące opłaty oraz stawki ubezpieczenia podane są w art. 1.4.1 niniejszego regulaminu

4.8 Licencja zawodnika i licencja kierowcy stopnia „ITC-R" uprawnia do:

a) zgłaszania załóg/kierowców w zawodach krajowych i międzynarodowych znajdujących się w międzynarodowym kalendarzu FIA, w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów;
b) udziału w charakterze kierowcy w zawodach krajowych i międzynarodowych znajdujących się w międzynarodowym kalendarzu FIA, w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów;

4.9 Posiadacze licencji kierowcy lub pilota wydanej przed 2023 r., mogą złożyć wniosek o wydanie przysługującej im licencji zgodnie ze schematem stanowiącym załącznik do niniejszego regulaminu. Przewodnik ułatwiający wybór prawidłowej licencji w nowym systemie znajduje się pod adresem: https://licencje.pzm.pl/

5. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „NDJ-C"

5.1 Narodową licencję zawodnika i kierowcy stopnia „NDJ-C" może uzyskać osoba będąca członkiem danego klubu, która ukończyła 11 lat, a nie ukończyła 16 lat.

5.2 Licencja zawodnika i kierowcy stopnia „NDJ-C" jest licencją wydawaną przez BST PZM, uprawniającą jej posiadacza do startu w zawodach krajowych organizowanych na terenie Polski oraz krajów Unii Europejskiej (UE) w konkurencjach:

Osoby, które ukończyły 11 lat	
Konkurencje	Kategorie
autocross	wg regulaminu ramowego konkurencji

Osoby, które ukończyły 14 lat	
Konkurencje	Kategorie
samochodowe wyścigi torowe	wg regulaminu ramowego konkurencji
rallycross	wszystkie kategorie poza SuperCars
autocross	wszystkie kategorie poza SuperBuggy

5.3 Warunkiem uzyskania licencji zawodnika i kierowcy stopnia „NDJ-C" jest:

5.3.1 Przedstawienie ważnego zaświadczenia o braku przeciwwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy wydanego przez uprawnionego lekarza, zgodnie z Komunikatem Zespołu Medycznego nr 1/2019 ZM PZM.

5.3.2 Przedstawienie ważnego orzeczenia psychologicznego, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

5.3.3 Ukończenie jednodniowego kursu praktycznego, którego program stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

5.3.4 Odbycie jednodniowego szkolenia obejmującego zajęcia teoretyczne w zakresie znajomości regulaminów sportu samochodowego, obowiązujących zasad bezpieczeństwa. Szkolenia organizują kluby we własnym zakresie. Szkolenia mogą prowadzić trenerzy i instruktorzy sportu samochodowego oraz sędziowie sportu samochodowego z licencją klasy I. Program szkolenia stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

5.3.5 Zdanie egzaminu, składającego się z części teoretycznej i praktycznej, przed komisją egzaminacyjną wyznaczoną przez OKSS PZM i zatwierdzoną przez GKSS PZM oraz otrzymanie stosownego zaświadczenia. Zaświadczenie ważne jest przez okres 2 lat od daty jego wystawienia, po tym okresie ubiegający się o licencję winien zdać ponownie egzamin. Wzór zaświadczenia z egzaminu stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

5.3.5.1 Komisja egzaminacyjna składa się z minimum trzech osób. Wszyscy członkowie komisji egzaminacyjnej muszą posiadać aktualną licencję sędziego klasy I. Dodatkowo przewodniczący komisji egzaminacyjnej musi posiadać uprawnienia trenera lub instruktora sportu samochodowego.

5.3.5.2 Komisja egzaminacyjna sporządza stosowny protokół potwierdzający wynik przeprowadzonego egzaminu. Wzór protokołu z egzaminu stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Komisja egzaminacyjna w celu dopuszczenia do egzaminu weryfikuje wypełnienie zapisów art. 5.3.3, 5.3.4 i 5.3.5. Zaleca się aby uczestnik egzaminu przedstawił:

a) ważne zaświadczenie o braku przeciwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy
b) ważne orzeczenie psychologiczne, wydane przez uprawnionego psychologa na druku, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

5.3.6 Założenie konta zawodnika w systemie Inside PZM, dostępnym pod adresem: insidepzm.pl

5.3.7 Zgłoszenie członkostwa klubowego poprzez system Inside PZM. Zawodnik uzyskuje możliwość pełnego korzystania z systemu w momencie zatwierdzenia przez klub zgłoszenia zawodnika oraz nadania mu statusu reprezentanta.

5.3.8 Wypełnienie wniosku dostępnego w panelu użytkownika systemu Inside PZM, wraz z wymaganymi załącznikami.

5.3.9 Dokonanie opłaty poprzez system płatności natychmiastowych w Inside PZM.

5.3.10 Złożenie w macierzystym klubie corocznej zgody obojga rodziców lub opiekunów prawnych, której wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Skan dokumentu umieszczany jest w systemie z poziomu konta klubowego podczas nadawania statusu reprezentanta.

5.4 Dokumentacja powinna być uzupełniona bezwzględnie na oficjalnych drukach, czytelnie wypełniona, opatrzona stosownymi pieczęciami i podpisami. Zdjęcie zawodnika musi spełniać warunki opisane w instrukcji systemu Inside PZM dostępnej pod adresem: https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf Dokumenty niezbędne do przyznania licencji są dostępne na stronie internetowej PZM pod adresem: https://pzm.pl/regulaminy/licencje-sportu-samochodowego

5.5 Wnioskujący o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku wraz z załącznikami i ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione. Klub potwierdza prawidłowość dokumentów i przynależność klubową.

5.6 BST PZM w terminie 15 dni roboczych od otrzymania kompletu wymaganych dokumentów wymienionych w art. 5.3 wyda wnioskowaną licencję.

5.7 Ważność licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „NDJ-C", zawierającej ubezpieczenie NNW, będzie wznawiana na kolejny sezon, zgodnie z procedurą opisaną w art. 1.6. Obowiązujące opłaty oraz stawki ubezpieczenia podane są w art. 1.4.1 niniejszego regulaminu.

5.8 Licencja zawodnika i licencja kierowcy stopnia „NDJ-C" uprawnia do:

a) zgłaszania załóg/kierowców w zawodach krajowych znajdujących się w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów;

b) udziału w charakterze kierowcy w zawodach krajowych znajdujących się w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów oraz zawodach zaliczanych do Mistrzostw FIA CEZ. Minimalny wiek kierowcy, zgodnie z Uchwałą ZG PZM, dla poszczególnych konkurencji wyścigowych wynosi:
   - ukończone 11 lat dla konkurencji autocross,
   - ukończone 14 lat dla konkurencji samochodowe wyścigi torowe, rallycross

5.9 Posiadacze licencji kierowcy lub pilota wydanej przed 2023 r., mogą złożyć wniosek o wydanie przysługującej im licencji zgodnie ze schematem stanowiącym załącznik do niniejszego regulaminu. Przewodnik ułatwiający wybór prawidłowej licencji w nowym systemie znajduje się pod adresem: https://licencje.pzm.pl/

6. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ND-C"

6.1 Narodową licencję zawodnika i kierowcy stopnia „ND-C" może uzyskać osoba będąca członkiem danego klubu, która ukończyła 16 lat.

6.2 Licencja zawodnika i kierowcy stopnia „ND-C" jest licencją wydawaną przez BST PZM, uprawniającą jej posiadacza do udziału w zawodach krajowych organizowanych na terenie Polski oraz krajów Unii Europejskiej (UE) w konkurencjach:

Konkurencje	**Kategorie**
samochodowe wyścigi torowe	wg regulaminu ramowego konkurencji
rallycross	wszystkie kategorie poza SuperCars
autocross	wszystkie kategorie poza SuperBuggy

6.3 Warunkiem uzyskania licencji zawodnika i kierowcy stopnia „ND-C" jest:

6.3.1 Przedstawienie ważnego zaświadczenia o braku przeciwwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy wydanego przez uprawnionego lekarza, zgodnie z Komunikatem Zespołu Medycznego nr 1/2019 ZM PZM.

6.3.2 Przedstawienie ważnego orzeczenia psychologicznego, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

6.3.3 Ukończenie jednodniowego kursu praktycznego, którego program stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

6.3.4 Odbycie jednodniowego szkolenia obejmującego zajęcia teoretyczne w zakresie znajomości regulaminów sportu samochodowego, obowiązujących zasad bezpieczeństwa. Szkolenia organizują kluby we własnym zakresie. Szkolenia mogą prowadzić trenerzy i instruktorzy sportu samochodowego oraz sędziowie sportu samochodowego z licencją klasy I. Program szkolenia stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

6.3.5 Zdanie egzaminu, składającego się z części teoretycznej i praktycznej, przed komisją egzaminacyjną wyznaczoną przez OKSS PZM i zatwierdzoną przez GKSS PZM oraz otrzymanie stosownego zaświadczenia. Zaświadczenie ważne jest przez okres 2 lat od daty jego wystawienia, po tym okresie ubiegający się o licencję winien zdać ponownie egzamin. Wzór zaświadczenia z egzaminu stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

6.3.5.1 Komisja egzaminacyjna składa się z minimum trzech osób. Wszyscy członkowie komisji egzaminacyjnej muszą posiadać aktualną licencję sędziego klasy I. Dodatkowo przewodniczący komisji egzaminacyjnej musi posiadać uprawnienia trenera lub instruktora sportu samochodowego.

6.3.5.2 Komisja egzaminacyjna sporządza stosowny protokół potwierdzający wynik przeprowadzonego egzaminu. Wzór protokołu z egzaminu stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Komisja egzaminacyjna w celu dopuszczenia do egzaminu weryfikuje wypełnienie zapisów art. 6.3.3, 6.3.4 i 6.3.5. Zaleca się aby uczestnik egzaminu przedstawił:
a) ważne zaświadczenie o braku przeciwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy
b) ważne orzeczenie psychologiczne, wydane przez uprawnionego psychologa na druku, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

6.3.6 Założenie konta zawodnika w systemie Inside PZM, dostępnym pod adresem: insidepzm.pl

6.3.7 Zgłoszenie członkostwa klubowego poprzez system Inside PZM. Zawodnik uzyskuje możliwość pełnego korzystania z systemu w momencie zatwierdzenia przez klub zgłoszenia zawodnika oraz nadania mu statusu reprezentanta.

6.3.8 Wypełnienie wniosku dostępnego w panelu użytkownika systemu Inside PZM, wraz z wymaganymi załącznikami.

6.3.9 Dokonanie opłaty poprzez system płatności natychmiastowych w Inside PZM.

6.3.10 W przypadku zawodników poniżej 18 roku życia, złożenie w macierzystym klubie corocznej zgody obojga rodziców lub opiekunów prawnych, której wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Skan dokumentu umieszczany jest w systemie z poziomu konta klubowego podczas nadawania statusu reprezentanta.

6.4 Dokumentacja powinna być uzupełniona bezwzględnie na oficjalnych drukach, czytelnie wypełniona, opatrzona stosownymi pieczęciami i podpisami. Zdjęcie zawodnika musi spełniać warunki opisane w instrukcji systemu Inside

PZM dostępnej pod adresem: https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf
Dokumenty niezbędne do przyznania licencji są dostępne na stronie internetowej PZM pod adresem: https://pzm.pl/regulaminy/licencje-sportu-samochodowego

6.5 Wnioskujący o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku wraz z załącznikami i ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione. Klub potwierdza prawidłowość dokumentów i przynależność klubową.

6.6 BST PZM w terminie 15 dni roboczych od otrzymania kompletu wymaganych dokumentów wymienionych w art. 6.3 wyda wnioskowaną licencję.

6.7 Ważność licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ND-C", zawierającej ubezpieczenie NNW, będzie wznawiana na kolejny sezon, zgodnie z procedurą opisaną w art. 1.6. Obowiązujące opłaty oraz stawki ubezpieczenia podane są w art. 1.4.1 niniejszego regulaminu.

6.8 Licencja zawodnika i licencja kierowcy stopnia „ND-C" uprawnia do:

a) zgłaszania załóg/kierowców w zawodach krajowych znajdujących się w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów;
b) udziału w charakterze kierowcy w zawodach krajowych znajdujących się w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów oraz zawodach zaliczanych do Mistrzostw FIA CEZ.

6.9 Posiadacze licencji kierowcy lub pilota wydanej przed 2023 r., mogą złożyć wniosek o wydanie przysługującej im licencji zgodnie ze schematem stanowiącym załącznik do niniejszego regulaminu. Przewodnik ułatwiający wybór prawidłowej licencji w nowym systemie znajduje się pod adresem: https://licencje.pzm.pl/

7. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ITD-C"

7.1 Międzynarodową licencję zawodnika i kierowcy stopnia „ITD-C" może uzyskać osoba, będąca członkiem danego klubu, która ukończyła 16 lat.

7.2 Licencja zawodnika i kierowcy stopnia „ITD-C" jest licencją wydawaną przez BST PZM, uprawniającą jej posiadacza do startu w zawodach krajowych i międzynarodowych w konkurencjach:

Konkurencje	Kategorie
samochodowe wyścigi torowe	wg regulaminu ramowego konkurencji
rallycross	wszystkie kategorie poza SuperCars
autocross	wszystkie kategorie poza SuperBuggy

7.3 Warunkiem uzyskania licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ITD-C" jest:

7.3.1 Przedstawienie ważnego zaświadczenia o braku przeciwwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy wydanego przez uprawnionego lekarza, zgodnie z Komunikatem Zespołu Medycznego nr 1/2019 ZM PZM.

7.3.2 Przedstawienie ważnego orzeczenia psychologicznego, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

7.3.3 Posiadanie licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „NDJ-C" / „ND-C" / ITE (licencja międzynarodowa sportu kartingowego) oraz ukończenie, w charakterze kierowcy, co najmniej 5 zawodów w konkurencjach wymienionych w art. 5.2 / 6.2 (w przypadku licencji ITE ukończenie co najmniej 5 zawodów międzynarodowych oraz ukończenie kursu zgodnie z art. 6.3.3., 6.3.4., 6.3.5. niniejszego regulaminu) na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów (dotyczy również zawodów rozgrywanych poza granicami Polski), co należy potwierdzić na druku „P", którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Ubiegający się o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku i załącznika „P" oraz ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione.

7.3.4 Uzyskanie statusu reprezentanta swojego macierzystego klubu.

7.3.5 Wypełnienie wniosku dostępnego w panelu użytkownika systemu Inside PZM, wraz z wymaganymi załącznikami.

7.3.6 Dokonanie opłaty poprzez system płatności natychmiastowych w Inside PZM.

7.3.7 W przypadku zawodników poniżej 18 roku życia, złożenie w macierzystym klubie corocznej zgody obojga rodziców lub opiekunów prawnych, której wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Skan dokumentu umieszczany jest w systemie z poziomu konta klubowego podczas nadawania statusu reprezentanta.

7.4 Dokumentacja powinna być uzupełniona bezwzględnie na oficjalnych drukach, czytelnie wypełniona, opatrzona stosownymi pieczęciami i podpisami. Zdjęcie zawodnika musi spełniać warunki opisane w instrukcji systemu Inside PZM dostępnej pod adresem: https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf
Dokumenty niezbędne do przyznania licencji są dostępne na stronie internetowej PZM pod adresem: https://pzm.pl/regulaminy/licencje-sportu-samochodowego

7.5 Wnioskujący o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku wraz z załącznikami i ich właściwe podpisanie przez osoby upoważnione. Klub potwierdza prawidłowość dokumentów i przynależność klubową.

7.6 BST PZM w terminie 15 dni roboczych od otrzymania kompletu wymaganych dokumentów wymienionych w art. 7.3 wyda wnioskowaną licencję.

7.7 Ważność licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ITD-C", zawierającej ubezpieczenie NNW, będzie wznawiana na kolejny sezon, zgodnie z procedurą opisaną w art. 1.6. Obowiązujące opłaty oraz stawki ubezpieczenia podane są w art. 1.4.1 niniejszego regulaminu.

7.8 Licencja zawodnika i licencja kierowcy stopnia „ITD-C" uprawnia do:

c) zgłaszania załóg/kierowców w zawodach krajowych i międzynarodowych znajdujących się w międzynarodowym kalendarzu FIA, w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów;
d) udziału w charakterze kierowcy w zawodach krajowych i międzynarodowych znajdujących się w międzynarodowym kalendarzu FIA, w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów.

7.9 Posiadacze licencji kierowcy lub pilota wydanej przed 2023 r., mogą złożyć wniosek o wydanie przysługującej im licencji zgodnie ze schematem stanowiącym załącznik do niniejszego regulaminu. Przewodnik ułatwiający wybór prawidłowej licencji w nowym systemie znajduje się pod adresem: https://licencje.pzm.pl/

8. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ITC-C"

8.1 Międzynarodową licencję zawodnika i kierowcy stopnia „ITC-C" może uzyskać osoba będąca członkiem danego klubu, która ukończyła 16 lat.

8.2 Licencja zawodnika i kierowcy stopnia „ITC-C" jest licencją wydawaną przez BST PZM, uprawniającą jej posiadacza do startu w zawodach krajowych i międzynarodowych w konkurencjach:

Konkurencje	Kategorie
samochodowe wyścigi torowe	wg regulaminu ramowego konkurencji
rallycross	wszystkie kategorie
autocross	wszystkie kategorie

8.3 Warunkiem uzyskania licencji zawodnika i kierowcy stopnia „ITC-C" jest:

8.3.1 Przedstawienie ważnego zaświadczenia o braku przeciwwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy wydanego przez uprawnionego lekarza, zgodnie z Komunikatem Zespołu Medycznego nr 1/2019 ZM PZM.

8.3.2 Przedstawienie ważnego orzeczenia psychologicznego, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

8.3.3 Posiadanie licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia:

a) „NDJ-C" / „ND-C" oraz ukończenie, w charakterze kierowcy, co najmniej 10 zawodów w konkurencjach wymienionych w art. 5.2 / 6.2 na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów (dotyczy również zawodów rozgrywanych poza granicami Polski),
b) „ITD-C" oraz ukończenie, w charakterze kierowcy, co najmniej 5 zawodów w konkurencjach wymienionych w art. 7.2 na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów (dotyczy również zawodów rozgrywanych poza granicami Polski),

co należy potwierdzić na druku „P", którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Ubiegający się o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku i załącznika „P" oraz ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione.

8.3.4 Uzyskanie statusu reprezentanta swojego macierzystego klubu.

8.3.5 Wypełnienie wniosku dostępnego w panelu użytkownika systemu Inside PZM, wraz z wymaganymi załącznikami.

8.3.6 Dokonanie opłaty poprzez system płatności natychmiastowych w Inside PZM.

8.3.7 W przypadku zawodników poniżej 18 roku życia, złożenie w macierzystym klubie corocznej zgody obojga rodziców lub opiekunów prawnych, której wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Skan dokumentu umieszczany jest w systemie z poziomu konta klubowego podczas nadawania statusu reprezentanta.

8.4 Dokumentacja powinna być uzupełniona bezwzględnie na oficjalnych drukach, czytelnie wypełniona, opatrzona stosownymi pieczęciami i podpisami. Zdjęcie zawodnika musi spełniać warunki opisane w instrukcji systemu Inside PZM dostępnej pod adresem: https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf Dokumenty niezbędne do przyznania licencji są dostępne na stronie internetowej PZM pod adresem: https://pzm.pl/regulaminy/licencje-sportu-samochodowego

8.5 Wnioskujący o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku wraz z załącznikami i ich właściwe podpisanie przez osoby upoważnione. Klub potwierdza prawidłowość dokumentów i przynależność klubową.

8.6 BST PZM w terminie 15 dni roboczych od otrzymania kompletu wymaganych dokumentów wymienionych w art. 8.3 wyda wnioskowaną licencję.

8.7 Ważność licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ITC-C", zawierającej ubezpieczenie NNW, będzie wznawiana na kolejny sezon, zgodnie z procedurą opisaną w art. 1.6. Obowiązujące opłaty oraz stawki ubezpieczenia podane są w art. 1.4.1 niniejszego regulaminu.

8.8 Licencja zawodnika i licencja kierowcy stopnia „ITC-C" uprawnia do:

e) zgłaszania załóg/kierowców w zawodach krajowych i międzynarodowych znajdujących się w międzynarodowym kalendarzu FIA, w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów;
f) udziału w charakterze kierowcy w zawodach krajowych i międzynarodowych znajdujących się w międzynarodowym kalendarzu FIA, w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów.

8.9 Posiadacze licencji kierowcy lub pilota wydanej przed 2023 r., mogą złożyć wniosek o wydanie przysługującej im licencji zgodnie ze schematem stanowiącym załącznik do niniejszego regulaminu. Przewodnik ułatwiający wybór prawidłowej licencji w nowym systemie znajduje się pod adresem: https://licencje.pzm.pl/

9. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ITB"

9.1 Międzynarodową licencję zawodnika i kierowcy stopnia „ITB" może uzyskać osoba będąca członkiem danego klubu, która ukończyła 16 lat.

9.2 Licencja zawodnika i kierowcy stopnia „ITB" jest licencją wydawaną przez BST PZM, uprawniającą jej posiadacza do startu w zawodach krajowych i międzynarodowych w konkurencjach:

Konkurencje	Kategorie
samochodowe wyścigi torowe	wg regulaminu ramowego konkurencji
rallycross	wszystkie kategorie
autocross	wszystkie kategorie

9.3 Warunkiem uzyskania licencji zawodnika i kierowcy stopnia „ITB" jest:

9.3.1 Przedstawienie ważnego zaświadczenia o braku przeciwwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy wydanego przez uprawnionego lekarza, zgodnie z Komunikatem Zespołu Medycznego nr 1/2019 ZM PZM.

9.3.2 Przedstawienie ważnego orzeczenia psychologicznego, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

9.3.3 Posiadanie licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ITC-C" oraz ukończenie, w charakterze kierowcy na przestrzeni ostatnich dwóch sezonów, co najmniej 5 zawodów, zgodnie z Załącznikiem „L" do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, co należy potwierdzić na druku „P", którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Ubiegający się o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku i załącznika „P" oraz ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione.

9.3.4 Uzyskanie statusu reprezentanta swojego macierzystego klubu.

9.3.5 Wypełnienie wniosku dostępnego w panelu użytkownika systemu Inside PZM, wraz z wymaganymi załącznikami.

9.3.6 Dokonanie opłaty poprzez system płatności natychmiastowych w Inside PZM.

9.3.7 W przypadku zawodników poniżej 18 roku życia, złożenie w macierzystym klubie corocznej zgody obojga rodziców lub opiekunów prawnych, której wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Skan dokumentu umieszczany jest w systemie z poziomu konta klubowego podczas nadawania statusu reprezentanta.

9.4 Dokumentacja powinna być uzupełniona bezwzględnie na oficjalnych drukach, czytelnie wypełniona, opatrzona stosownymi pieczęciami i podpisami. Zdjęcie zawodnika musi spełniać warunki opisane w instrukcji systemu Inside PZM dostępnej pod adresem: https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf Dokumenty niezbędne do przyznania licencji są dostępne na stronie internetowej PZM pod adresem: https://pzm.pl/regulaminy/licencje-sportu-samochodowego

9.5 Wnioskujący o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku wraz z załącznikami i ich właściwe podpisanie przez osoby upoważnione. Klub potwierdza prawidłowość dokumentów i przynależność klubową.

9.6 BST PZM w terminie 15 dni roboczych od otrzymania kompletu wymaganych dokumentów wymienionych w art. 9.3 wyda wnioskowaną licencję.

9.7 Ważność licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ITB", zawierającej ubezpieczenie NNW, będzie wznawiana na kolejny sezon, zgodnie z procedurą opisaną w art. 1.6 oraz zgodnie z Załącznikiem „L" do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego. Obowiązujące opłaty oraz stawki ubezpieczenia podane są w art. 1.4.1 niniejszego regulaminu.

9.8 Licencja zawodnika i licencja kierowcy stopnia „ITB" uprawnia do:

a) zgłaszania załóg/kierowców w zawodach krajowych i międzynarodowych znajdujących się w międzynarodowym kalendarzu FIA, w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów;
b) udziału w charakterze kierowcy w zawodach krajowych i międzynarodowych znajdujących się w międzynarodowym kalendarzu FIA, w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów.

10. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „ITA"

10.1 Międzynarodową licencję zawodnika i kierowcy stopnia „ITA" może uzyskać osoba będąca członkiem danego klubu, która ukończyła 17 lat.

10.2 Licencja zawodnika i kierowcy stopnia „ITA" jest licencją wydawaną przez BST PZM, uprawniającą jej posiadacza do startu w zawodach krajowych i międzynarodowych w konkurencjach:

Konkurencje	Kategorie
samochodowe wyścigi torowe	wg regulaminu ramowego konkurencji
rallycross	wszystkie kategorie
autocross	wszystkie kategorie

10.3 Warunkiem uzyskania licencji zawodnika i kierowcy stopnia „ITA" jest:

10.3.1 Przedstawienie ważnego zaświadczenia o braku przeciwwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy wydanego przez uprawnionego lekarza, zgodnie z Komunikatem Zespołu Medycznego nr 1/2019 ZM PZM.

10.3.2 Przedstawienie ważnego orzeczenia psychologicznego, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

10.3.3 Posiadanie licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ITB" oraz ukończenie w charakterze kierowcy na przestrzeni dwóch ostatnich sezonów, co najmniej 6 zawodów klasy C, zgodnie z Załącznikiem „L" do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, co należy potwierdzić na druku „P", którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Ubiegający się o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku i załącznika „P" oraz ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione.

10.3.4 Uzyskanie statusu reprezentanta swojego macierzystego klubu.

10.3.5 Wypełnienie wniosku dostępnego w panelu użytkownika systemu Inside PZM, wraz z wymaganymi załącznikami.

10.3.6 Dokonanie opłaty poprzez system płatności natychmiastowych w Inside PZM.

10.3.7 W przypadku zawodników poniżej 18 roku życia, złożenie w macierzystym klubie corocznej zgody obojga rodziców lub opiekunów prawnych, której wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Skan dokumentu umieszczany jest w systemie z poziomu konta klubowego podczas nadawania statusu reprezentanta.

10.4 Dokumentacja powinna być uzupełniona bezwzględnie na oficjalnych drukach, czytelnie wypełniona, opatrzona stosownymi pieczęciami i podpisami. Zdjęcie zawodnika musi spełniać warunki opisane w instrukcji systemu Inside PZM dostępnej pod adresem: https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf Dokumenty niezbędne do przyznania licencji są dostępne na stronie internetowej PZM pod adresem: https://pzm.pl/regulaminy/licencje-sportu-samochodowego

10.5 Wnioskujący o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku wraz z załącznikami i ich właściwe podpisanie przez osoby upoważnione. Klub potwierdza prawidłowość dokumentów i przynależność klubową.

10.6 BST PZM w terminie 15 dni roboczych od otrzymania kompletu wymaganych dokumentów wymienionych w art. 10.3 wyda wnioskowaną licencję.

10.7 Ważność licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „ITA", zawierającej ubezpieczenie NNW, będzie wznawiana na kolejny sezon, zgodnie z procedurą opisaną w art. 1.6 oraz zgodnie z Załącznikiem „L" do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego. Obowiązujące opłaty oraz stawki ubezpieczenia podane są w art. 1.4.1 niniejszego regulaminu.

10.8 Licencja zawodnika i licencja kierowcy stopnia „ITA" uprawnia do:

a) zgłaszania załóg/kierowców w zawodach krajowych i międzynarodowych znajdujących się w międzynarodowym kalendarzu FIA, w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów;
b) udziału w charakterze kierowcy w zawodach krajowych i międzynarodowych znajdujących się w międzynarodowym kalendarzu FIA, w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów.

11. LICENCJA ZAWODNIKA I LICENCJA KIEROWCY STOPNIA „N-Drift"

11.1 Narodową licencję zawodnika i kierowcy stopnia „N-Drift" może uzyskać osoba będąca członkiem danego klubu, która ukończyła 16 lat.

11.2 Licencja zawodnika i kierowcy stopnia „N-Drift" jest licencją wydawaną przez BST PZM, uprawniającą jej posiadacza do startu w zawodach krajowych organizowanych na terenie Polski oraz krajów Unii Europejskiej (UE) w konkurencji Drift.

11.3 Warunkiem uzyskania licencji zawodnika i kierowcy stopnia „N-Drift" jest:

11.3.1 Przedstawienie ważnego zaświadczenia o braku przeciwwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy wydanego przez uprawnionego lekarza, zgodnie z Komunikatem Zespołu Medycznego nr 1/2019 ZM PZM.

11.3.2 Przedstawienie ważnego orzeczenia psychologicznego, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

11.3.3 Ukończenie jednodniowego kursu praktycznego, którego program stanowi załącznik nr 15 do niniejszego regulaminu.

11.3.4 Odbycie jednodniowego szkolenia obejmującego zajęcia teoretyczne w zakresie znajomości regulaminów sportu samochodowego, obowiązujących zasad bezpieczeństwa. Szkolenia organizują kluby we własnym zakresie. Szkolenia mogą prowadzić trenerzy i instruktorzy sportu samochodowego oraz sędziowie sportu samochodowego z licencją klasy I. Program szkolenia stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

11.3.5 Zdanie egzaminu, składającego się z części teoretycznej i praktycznej, przed komisją egzaminacyjną wyznaczoną przez OKSS PZM i zatwierdzoną przez GKSS PZM oraz otrzymanie stosownego zaświadczenia. Zaświadczenie ważne jest przez okres 2 lat od daty jego wystawienia, po tym okresie ubiegający się o licencję winien zdać ponownie egzamin. Wzór zaświadczenia z egzaminu stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

11.3.5.1 Komisja egzaminacyjna składa się z minimum trzech osób. Wszyscy członkowie komisji egzaminacyjnej muszą posiadać aktualną licencję sędziego klasy I. Dodatkowo przewodniczący komisji egzaminacyjnej musi posiadać uprawnienia trenera lub instruktora sportu samochodowego.

11.3.5.2 Komisja egzaminacyjna sporządza stosowny protokół potwierdzający wynik przeprowadzonego egzaminu. Wzór protokołu z egzaminu stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Komisja egzaminacyjna w celu dopuszczenia do egzaminu weryfikuje wypełnienie zapisów art. 11.3.3, 11.3.4 i 11.3.5. Zaleca się aby uczestnik egzaminu przedstawił:

a) ważne zaświadczenie o braku przeciwskazań do uprawiania dyscypliny sport samochodowy
b) ważne orzeczenie psychologiczne, wydane przez uprawnionego psychologa na druku, którego wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu.

11.3.6 Założenie konta zawodnika w systemie Inside PZM, dostępnym pod adresem: insidepzm.pl

11.3.7 Zgłoszenie członkostwa klubowego poprzez system Inside PZM. Zawodnik uzyskuje możliwość pełnego korzystania z systemu w momencie zatwierdzenia przez klub zgłoszenia zawodnika oraz nadania mu statusu reprezentanta.

11.3.8 Wypełnienie wniosku dostępnego w panelu użytkownika systemu Inside PZM, wraz z wymaganymi załącznikami.

11.3.9 Dokonanie opłaty poprzez system płatności natychmiastowych w Inside PZM.

11.3.10 W przypadku zawodników poniżej 18 roku życia, złożenie w macierzystym klubie corocznej zgody obojga rodziców lub opiekunów prawnych, której wzór stanowi załącznik do niniejszego regulaminu. Skan dokumentu umieszczany jest w systemie z poziomu konta klubowego podczas nadawania statusu reprezentanta.

11.4 Dokumentacja powinna być uzupełniona bezwzględnie na oficjalnych drukach, czytelnie wypełniona, opatrzona stosownymi pieczęciami i podpisami. Zdjęcie zawodnika musi spełniać warunki opisane w instrukcji systemu Inside PZM dostępnej pod adresem: https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf Dokumenty niezbędne do przyznania licencji są dostępne na stronie internetowej PZM pod adresem: https://pzm.pl/regulaminy/licencje-sportu-samochodowego

11.5 Wnioskujący o licencję osobiście odpowiada za prawidłowe wypełnienie wszystkich pozycji wniosku wraz z załącznikami i ich właściwe sygnowanie przez osoby upoważnione. Klub potwierdza prawidłowość dokumentów i przynależność klubową.

11.6 BST PZM w terminie 15 dni roboczych od otrzymania kompletu wymaganych dokumentów wymienionych w art. 11.3 wyda wnioskowaną licencję.

11.7 Ważność licencji zawodnika i licencji kierowcy stopnia „N-Drift", zawierającej ubezpieczenie NNW, będzie wznawiana na kolejny sezon, zgodnie z procedurą opisaną w art. 1.6. Obowiązujące opłaty oraz stawki ubezpieczenia podane są w art. 1.4.1 niniejszego regulaminu.

11.8 Licencja zawodnika i licencja kierowcy stopnia „N-Drift" uprawnia do:

a) zgłaszania zawodników/kierowców w zawodach krajowych znajdujących się w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów;
b) udziału w charakterze kierowcy w zawodach krajowych znajdujących się w kalendarzu sportu samochodowego PZM oraz jego odpowiednikach na terenie innych ASN-ów oraz zawodach zaliczanych do Mistrzostw FIA CEZ.

11.9 Posiadacze licencji kierowcy lub pilota wydanej przed 2023 r., mogą złożyć wniosek o wydanie przysługującej im licencji zgodnie ze schematem stanowiącym załącznik do niniejszego regulaminu. Przewodnik ułatwiający wybór prawidłowej licencji w nowym systemie znajduje się pod adresem: https://licencje.pzm.pl/

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS w dniu 01.01.2024 r.

REGULAMIN
SĘDZIÓW SPORTU SAMOCHODOWEGO

2024

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

SPIS TREŚCI:

POSTANOWIENIA OGÓLNE 3
RODZAJE LICENCJI SĘDZIÓW SPORTU SAMOCHODOWEGO 3
UPRAWNIENIA ZWIĄZANE Z KLASĄ LICENCJI 3
UZYSKIWANIE LICENCJI POSZCZEGÓLNYCH KLAS 3
ROZSZERZENIE SPECJALNOŚCI OGÓLNOSPORTOWEJ 4
OBOWIĄZKI SĘDZIEGO SPORTU SAMOCHODOWEGO 5
POSTANOWIENIA KOŃCOWE 5

Załączniki do niniejszego regulaminu:

- Załącznik nr 1 – Wykaz funkcji przy pełnieniu których wymagane jest posiadanie licencji sędziego sportu samochodowego
- Załącznik nr 2 – Kryteria aktualizacji licencji sędziego sportu samochodowego
- Załącznik nr 3 – Zgłoszenie na egzamin na licencję sędziego sportu samochodowego
- Załącznik nr 4 – Protokół z egzaminu na licencję sędziego sportu samochodowego
- Załącznik nr 5 – Zaświadczenie z egzaminu na licencję sędziego sportu samochodowego
- Załącznik nr 6 – Zgłoszenie na szkolenie kandydatów na sędziego technicznego
- Załącznik nr 7 – Zgłoszenie na szkolenie kandydatów na sędziego chronometrażystę
- Załącznik nr 8 – Program szkolenia sędziów sportu samochodowego
- Załącznik nr 9 – Program szkolenia sędziów technicznych
- Załącznik nr 10 – Program szkolenia sędziów chronometrażystów

POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Obowiązki i prawa sędziów sportu samochodowego regulują przepisy krajowe zawarte w regulaminach sportowych i organizacyjnych Polskiego Związku Motorowego (zwanego dalej PZM), Regulaminie przyznawania i pozbawiania licencji sędziego w sportach motorowych (tekst jednolity wg stanu na dzień 30.03.2023) stanowiącego załącznik do Uchwały ZG PZM nr 53/2018 z dnia 24.11.2018, a także przepisy Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA wraz z załącznikami (zwanego dalej MKS FIA).
2. Sędzia sportu samochodowego, sędzia techniczny i chronometrażysta musi być członkiem podmiotu zrzeszonego w PZM (zwanego dalej klubem).
2.1. Decyzje w sprawie przyznania i pozbawienia licencji sędziego w imieniu Zarządu Głównego PZM (zwanego dalej PZM) wydaje Główna Komisja Sportu Samochodowego PZM (zwana dalej GKSS PZM), zgodnie z Regulaminem przyznawania i pozbawiania licencji sędziego w sportach motorowych stanowiącego załącznik do Uchwały ZG PZM nr 53/2018 z dnia 24.11.2018 (tekst jednolity wg stanu na dzień 30.03.2023).
3. Organizatorzy imprez/zawodów samochodowych, bez względu na ich rangę zobowiązani są do wydania sędziom i osobom funkcyjnym identyfikatorów.

RODZAJE LICENCJI SĘDZIÓW SPORTU SAMOCHODOWEGO

4. Sędziowie sportu samochodowego, w zależności od posiadanych kwalifikacji, praktyki i związanych z tym uprawnień i obowiązków, dzielą się na pięć podstawowych grup:
4.1. sędziowie sportowi klasy I – elektroniczna licencja z symbolem „SP I"
4.2. sędziowie sportowi klasy II - elektroniczna licencja z symbolem „SP II"
4.3. sędziowie chronometrażyści - elektroniczna licencja z symbolem „CH"
4.4. sędziowie techniczni klasy I – elektroniczna licencja z symbolem „ST I"
4.5. sędziowie techniczni klasy II – elektroniczna licencja z symbolem „ST II"

UPRAWNIENIA ZWIĄZANE Z KLASĄ LICENCJI

5. Licencja klasy II, uprawnia do pełnienia wszystkich funkcji wykonawczych przy organizacji imprez/zawodów sportu samochodowego organizowanych przez PZM. W celu podnoszenia kwalifikacji, zdobywania doświadczenia, w imprezach/zawodach okręgowych sędziowie mogą pełnić funkcje członka Zespołu Sędziów Sportowych (zwanego dalej ZSS) lub Dyrektorów imprezy/zawodów i ich zastępców.
6. Licencja klasy I, uprawnia do pełnienia wszystkich funkcji związanych z organizacją i sędziowaniem wszystkich imprez sportu samochodowego organizowanych przez PZM lub inną federację sportową (zwaną dalej ASN) zrzeszoną w Międzynarodowej Federacji Samochodowej (Fédération Internationale de l'Automobile, zwanej dalej FIA). Sędziowie klasy I, mogą prowadzić szkolenia dla kandydatów na sędziów oraz seminaria dokształcające. Mogą być też powoływani na członków komisji egzaminacyjnych podczas egzaminów dla sędziów oraz na licencję zawodnika sportu samochodowego, po zatwierdzeniu przez GKSS PZM.
6.1. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej musi posiadać uprawnienia trenera lub instruktora sportu samochodowego wydane przez ZG PZM oraz aktualną licencję sędziego sportu samochodowego klasy I, zaleca się aby miał doświadczenie sportowe w postaci licencji zawodnika sportu samochodowego.
7. Specjalności sędziowskie w sporcie samochodowym:
7.1. Sędzia Sportowy - symbol „SP" - upoważnia do sędziowania i działalności ogólnosportowej, za wyjątkiem spraw technicznych,
7.2. Sędzia Techniczny - symbol „ST" - jest upoważniony do prowadzenia kontroli i badań technicznych oraz wydawania opinii w tym zakresie.
7.3. Sędzia chronometrażysta - symbol „CH" – upoważnia do pomiaru czasu i/lub dystansu.
7.4. Kandydaci na sędziego nie są upoważnieni do sędziowania, lecz pełnią funkcję pomocniczą na imprezach/zawodach (asystent sędziego).

UZYSKIWANIE LICENCJI POSZCZEGÓLNYCH KLAS

8. Osoba ubiegająca się o licencję sędziego sportu samochodowego, poza spełnieniem warunków, o których mowa w przepisach wskazanych w art. 1 niniejszego regulaminu, zobowiązana jest:
8.1. W celu uzyskania licencji sędziego klasy II należy:
8.1.1. uczestniczyć w szkoleniu praktycznym i teoretycznym dla kandydatów na sędziów sportu samochodowego, organizowanym przez Okręgową Komisję Sportu Samochodowego (zwaną dalej OKSS PZM) lub kluby zgodnie z programem opracowanym przez GKSS PZM (Załącznik nr 8), lub w ramach szkolenia praktycznego kandydat na sędziego winien odbyć praktykę (być asystentem sędziego) na minimum 5 imprezach zgłoszonych do kalendarza okręgowego/centralnego w ciągu jednego sezonu sportowego,
8.1.2. wypełnić stosowne zgłoszenie na egzamin na licencję sędziego sportu samochodowego, stanowiące Załącznik nr 3 do niniejszego regulaminu,

8.1.3. zdać egzamin ze znajomości organizacji i sędziowania imprez/zawodów sportu samochodowego przed komisją egzaminacyjną powołaną przez OKSS PZM lub GKSS PZM i zatwierdzoną przez GKSS PZM.

8.1.4 O licencję sędziego sportu samochodowego klasy II bez konieczności uczestnictwa w szkoleniu mogą także ubiegać się zawodnicy posiadający ważne licencje zawodnika/kierowcy sportu samochodowego, pod warunkiem zdania egzaminu ze znajomości organizacji i sędziowania imprez sportu samochodowego przed komisją egzaminacyjną powołaną przed OKSS PZM lub GKSS PZM i zatwierdzoną przez GKSS PZM.

8.2. Licencję klasy I można uzyskać na wniosek macierzystego klubu spełniając warunki:

8.2.1. posiadać licencję sędziego sportu samochodowego klasy II minimum 2 lata. Przypadki szczególne rozpatrywane będą przez GKSS PZM.

8.2.2. co najmniej dwukrotnie pełnić funkcję osoby oficjalnej na stanowisku członka ZSS lub Dyrektora Zawodów/Imprezy lub jego zastępcy,

8.2.3. pełnić pozostałe funkcje osób oficjalnych, zgodnie z MKS FIA,

8.2.4. posiadać min. wykształcenie średnie,

8.2.5. posługiwać się co najmniej jednym językiem obcym,

8.2.6. posiadać potwierdzenie pełnionych funkcji sędziowskich w systemie Inside PZM,

8.2.7. zdać egzamin przed komisją egzaminacyjną powołaną przez OKSS PZM lub GKSS PZM i zatwierdzoną przez GKSS PZM,

8.3. Na wniosek właściwej OKSS PZM, GKSS PZM, w systemie Inside PZM, przyznaje elektroniczną licencję klasy I.

8.4. Dokumentacja powinna być uzupełniona bezwzględnie na oficjalnych drukach, czytelnie wypełniona, opatrzona stosownymi pieczęciami i podpisami. Zdjęcie sędziego (legitymacyjne) musi spełniać warunki opisane w instrukcji systemu Inside PZM dostępnej pod adresem:
https://pzm.pl/pliki/zg/samochody/instrukcja_licencje_dla_zawodnikow_sedziow.pdf
Dokumenty niezbędne do przyznania licencji są dostępne na stronie internetowej PZM pod adresem: https://pzm.pl/regulaminy/licencje-sportu-samochodowego

9. Komisja egzaminacyjna składa się z min. 3 osób. Wszyscy członkowie komisji egzaminacyjnej muszą posiadać aktualną licencję sędziego klasy I. Dodatkowo przewodniczący komisji egzaminacyjnej musi posiadać licencję trenera lub instruktora sportu samochodowego PZM. Warunkowo zezwala się, aby trenera/instruktora sportu samochodowego zastąpił, za zgodą GKSS PZM, sędzia sportu samochodowego stopnia I z bogatym doświadczeniem w sporcie samochodowym. Skład komisji egzaminacyjnej powołuje OKSS PZM i zatwierdza GKSS PZM, która musi być powiadomiona o terminie i miejscu planowanego szkolenia i egzaminu na min. 7 dni przed jego rozpoczęciem.

10. W celu uzyskania licencji z symbolem „CH" należy:

10.1. uczestniczyć w szkoleniu centralnym, zgodnym z programem opracowanym przez GKSS – Załącznik nr 10, po uprzednim wypełnieniu zgłoszenia zgodnie z Załącznikiem nr 7 do niniejszego regulaminu,

10.2. zdać egzamin z wynikiem pozytywnym,

10.3. złożyć wniosek o przyznanie licencji z symbolem „CH" do ZG PZM, poprzez elektroniczny system Inside PZM.

10.4. zostać powołanym do grupy sędziów chronometrażystów, prowadzonej i nadzorowanej przez Zespół Technicznej Obsługi Imprez PZM (zwany dalej ZTO PZM).

ROZSZERZENIE SPECJALNOŚCI OGÓLNOSPORTOWEJ

11. Sędzia Techniczny – symbol „ST"

11.1. W celu uzyskania licencji z symbolem „ST" klasy II należy:

11.1.1. posiadać aktualną licencję sędziego sportu samochodowego z symbolem „SP I" lub „SP II",

11.1.2. posiadać minimum średnie wykształcenie techniczne lub mistrzowskie w zakresie budowy i naprawy pojazdów (przypadki szczególne rozpatrywane będą przez GKSS PZM),

11.1.3. wykazać się znajomością:

- w dziedzinie pasowań, pomiarów,
- przepisów oraz publikacji technicznych FIA i PZM (zalecane także innych ASN-ów),
- dokumentacji i techniki samochodowej w zakresie kontroli mas, wymiarów, wyposażenia bezpieczeństwa pojazdów oraz zawodników, akcesoriów samochodowych,
- języka angielskiego lub francuskiego (zalecane).

11.1.4. uczestniczyć w szkoleniu teoretycznym i praktycznym dla kandydatów na licencję sędziego technicznego sportu samochodowego, organizowanym przez OKSS PZM lub GKSS PZM zgodnie z programem opracowanym przez GKSS PZM, stanowiącym Załącznik nr 9 do niniejszego regulaminu,

11.1.5. zdać egzamin przed komisją egzaminacyjną zatwierdzoną przez GKSS PZM,

11.1.6. złożyć wniosek o przyznanie licencji z symbolem „ST" klasy II do ZG PZM, poprzez elektroniczny system Inside PZM.

11.2. W celu uzyskania licencji z symbolem „ST" klasy I należy:

11.2.1. posiadać aktualną licencję sędziego technicznego z symbolem „ST" klasy II,

11.2.2. uzyskać rekomendację Delegata Technicznego GKSS PZM danej konkurencji/specjalności sportu samochodowego.

11.2.3. złożyć wniosek o nadanie licencji z symbolem „ST" klasy I do ZG PZM, poprzez elektroniczny system Inside PZM.

11.3. Uprawnienia związane z licencją z symbolem „ST"

11.3.1. Wyłącznie posiadacz licencji z symbolem „ST" jest upoważniony do pełnienia funkcji Sędziego Technicznego na imprezach lub zawodach sportowych odpowiednio do klasy licencji. Od 2025 roku Kierownikiem BK musi być posiadacz aktualnej licencji z symbolem „ST".

11.3.2. Posiadacz licencji z symbolem „ST" klasy II jest upoważniony do pełnienia funkcji Sędziego Technicznego na imprezach lub zawodach sportowych rangi okręgowej. Jest również upoważniony do pełnienia następujących funkcji:

- Delegata Technicznego OKSS PZM na imprezach lub zawodach sportowych rangi okręgowej po wydelegowaniu przez właściwą OKSS PZM.
- Asystenta Sędziego Technicznego na imprezach lub zawodach sportowych rangi krajowej lub międzynarodowej zgodnie z art. 7.4.

11.3.3. Posiadacz licencji z symbolem „ST" klasy I jest upoważniony do pełnienia funkcji Sędziego Technicznego na imprezach lub zawodach sportowych rangi krajowej lub międzynarodowej. Zachowuje również uprawnienia określone dla licencji z symbolem „ST" klasy II.

11.4. Posiadacz licencji z symbolem „SP" może pełnić funkcję Asystenta Sędziego Technicznego na imprezach lub zawodach sportowych rangi okręgowej zgodnie z art. 7.4.

OBOWIĄZKI SĘDZIEGO SPORTU SAMOCHODOWEGO

12. Do obowiązków sędziego sportu samochodowego w szczególności należy:

12.1. Sędziowanie wyznaczonych przez PZM imprez/zawodów sportu samochodowego rzetelnie, bezstronnie i zgodnie z obowiązującymi przepisami sportowymi.

12.2. Zdecydowane działanie mające na celu zapobieganie, a także zwalczanie wznoszenia przez kibiców okrzyków o treści rasistowskiej, faszystowskiej, antysemickiej, nacjonalistycznej, satanistycznej, rażąco nieetycznej, pochwalającej terroryzm, nawołującej do waśni i nienawiści, a także eksponowanie napisów i znaków o tej treści.

12.3. Egzekwowanie przestrzegania przez zawodników, kierowców, sędziów i pozostałych uczestników zawodów zasad antydopingowych i antyalkoholowych opisanych w zał. A i C do MKS FIA oraz przeciwdziałanie zjawiskom dyskryminacji i korupcji w sporcie samochodowym.

12.4. Systematyczne doskonalenie swojej wiedzy teoretycznej i praktycznej związanej z obowiązkami sędziego w danej konkurencji i specjalności, a zwłaszcza uczestnictwo w szkoleniach organizowanych przez PZM.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

13. Licencję przyznaje się na czas nieokreślony.

14. Warunkiem aktualizacji licencji z symbolem „SP" na rok następny jest wypełnienie elektronicznego formularza wraz z dokonaniem płatności i zatwierdzeniem przez macierzysty klub w systemie Inside PZM.

14.1. OKSS PZM, w oparciu o zapisy Załącznika nr 2 do niniejszego regulaminu, aktualizuje licencję klasy II, a licencję klasy I opiniuje i przekazuje w systemie Inside PZM do GKSS PZM celem aktualizacji.

14.2. Licencja sędziego sportu samochodowego ma wyłącznie formę elektroniczną.

14.3. Sędziowie, posiadający wymaganą do przedłużenia liczbę punktów i powołani do sędziowania zawodów w styczniu będą mogli od 27 grudnia roku poprzedniego procedować przedłużanie licencji na kolejny rok.

15. Warunkiem aktualizacji licencji z symbolem „ST" jest posiadanie aktualnej licencji sędziego sportu samochodowego z symbolem „SP" oraz udział przynajmniej raz na dwa lata w szkoleniu i egzaminie dla Sędziów Technicznych zorganizowanym wg programu zatwierdzonego przez GKSS PZM, stanowiącego Załącznik nr 9 do niniejszego regulaminu.

15.1. w przypadku członków Zespołu ds. Technicznych GKSS PZM, warunkiem aktualizacji licencji z symbolem „ST" jest udział przynajmniej raz w roku w seminarium organizowanym przez Przewodniczącego tego Zespołu.

16. Za udział w organizacji i sędziowaniu imprez/zawodów sportu samochodowego uznaje się pełnienie funkcji wymienionych w Załączniku nr 1 do niniejszego regulaminu.

17. Ewidencję przyznanych licencji sędziego sportu samochodowego w systemie Inside PZM prowadzą odpowiednio:

- licencje z symbolem „SP" klasy II - Zarządy Okręgowe PZM (zwane dalej ZO PZM),
- licencje z symbolem „SP" klasy I - Biuro Sportu i Turystyki PZM (zwane dalej BST PZM),
- licencje z symbolem „ST" klasy II i klasy I – BST PZM.
- licencje z symbolem „CH" – Zespół Technicznej Obsługi Imprez (zwane dalej ZTO PZM).

uwzględniając w tej ewidencji dane wynikające z przepisów, o których mowa w art. 2.1. niniejszego regulaminu, a także prowadzą odrębną ewidencję prawomocnych decyzji o odmowie przyznania i pozbawienia licencji sędziego

sportu samochodowego oraz przechowują dokumentację tych spraw – zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami.

17.1. Każdy z sędziów sportu samochodowego jest odpowiedzialny za utworzenie indywidualnego konta w systemie Inside PZM, w którym prowadzone są licencje sędziów sportu samochodowego odpowiednio przez właściwy ZO PZM lub BST PZM.

18. W przypadku, gdy posiadacz licencji z symbolem „SP" przez minimum 1 rok miał nieaktualną licencję lub nie zdobył odpowiedniej liczby punktów, może ubiegać się o jej aktualizację po zdaniu egzaminu przed komisją egzaminacyjną powołaną przez OKSS PZM lub GKSS PZM i zatwierdzoną przez GKSS PZM zgodnie z art. 9 niniejszego regulaminu. W przypadku braku aktualnej licencji z symbolem „ST" w danym roku jej posiadacz, aby zaktualizować w/w licencję, musi spełnić warunki opisane w art. 15.

19. W przypadku powołania do sędziowania zawodów zagranicznych, wymagana jest zgoda GKSS PZM.

20. Podczas obowiązywania stosownych rozporządzeń rady ministrów w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii i z uwzględnieniem zasad tam wskazanych, zaleca się prowadzenie szkoleń w formie on-line.

Zatwierdzono wraz z załącznikami przez GKSS PZM w dniu 27.12.2023 r.

Załącznik 2. KRYTERIA AKTUALIZACJI LICENCJI SĘDZIEGO SPORTU SAMOCHODOWEGO

Ustala się, że do uaktualnienia licencji sędziego sportu samochodowego na sezon 2024 stosuje się następujące kryteria:

Stopień licencji	Liczba punktów sędziowskich uzyskanych w 2023 roku	Warunek przedłużenia licencji po dokonaniu obowiązkowej wpłaty kwoty ubezpieczenia
I i II	minimum 14	Przedłuża się obligatoryjnie
I i II	minimum 10 do 13	Obowiązkowe uczestniczenie w szkoleniu zorganizowanym przez OKSS ZO PZM/GKSS PZM
I i II	poniżej 10 lub licencja nie była przedłużana w poprzednim roku (latach)	Obowiązkowe uczestniczenie w szkoleniu zorganizowanym przez OKSS ZO PZM/GKSS PZM zakończone EGZAMINEM

Za imprezę/zawody okręgowe uważa się imprezę/zawody organizowane przez klub posiadający aktualną licencję uprawniającą klub, do udziału w rozgrywkach o Mistrzostwo Polski i nagrody PZM oraz w innych zawodach motorowych w dyscyplinie sport samochodowy, pod warunkiem umieszczenia ich w oficjalnym kalendarzu danego ZO PZM.

W przypadku pełnienia swoich obowiązków na imprezach/zawodach zaliczanych do kilku cykli rozgrywek punkty do licencji sędziego sportu samochodowego będą sumowane, biorąc pod uwagę maksymalnie dwie najwyższe rangi rozgrywanych imprez/zawodów.

Zbiory funkcji na imprezach/zawodach, za które przyznawane są punkty do aktualizacji licencji przedstawione są w tabeli poniżej:

		RANGA: PUCHAR, MISTRZOSTWA POLSKI I WYŻEJ		RANGA: IMPREZY, ZAWODY OKRĘGOWE I NIŻEJ	
	ZBIORY OGÓLNE	**ZBIORY SZCZEGÓŁOWE SĘDZIOWIE**	**PKT.**	**ZBIORY SZCZEGÓŁOWE SĘDZIOWIE**	**PKT.**
1.	**Władze zawodów**	Przewodniczący ZSS	7	Przewodniczący ZSS	6
		Członek ZSS	7	Członek ZSS	6
		Dyrektor zawodów	7	Dyrektor zawodów	6
		Obserwator GKSS PZM	7	Obserwator GKSS PZM	6
2.	**Delegaci PZM**	Techniczny PZM, Sportowy PZM	6	Techniczny PZM, Sportowy PZM	5
		ds. bezpieczeństwa PZM	6	ds. bezpieczeństwa PZM	5
3.	**Główne osoby oficjalne**	Zastępca dyrektora zawodów	6	Zastępca dyrektora zawodów	5
		Dyrektor wyścigu/ zastępca dyrektora wyścigu	6	Dyrektor wyścigu/zastępca dyrektora wyścigu	5
		asystent ds. sportowych	6	asystent ds. sportowych	5
		asystent ds. sędziów	6	asystent ds. sędziów	5
		asystent ds. organizacyjnych	6	asystent ds. organizacyjnych	5
		asystent ds. zabezpieczenia	6	asystent ds. zabezpieczenia	5
		sekretarz zawodów/kierownik b. zawodów i zastępca	6	sekretarz zawodów/kierownik b. zawodów i zastępca	5
		odpowiedzialny/a za kontakty z zawodnikami	6	odpowiedzialny/a za kontakty z zawodnikami	5

4.	**Kierownicy służb**	sekretarz ZSS	5	sekretarz ZSS	4
		kierownik centrum kierowania	5	kierownik centrum kierowania	4
		kierownik badania kontrolnego	5	kierownik badania kontrolnego	4
		kierownik parku serwisowego	5	kierownik parku serwisowego	4
		kierownik parku zamkniętego	5	kierownik parku zamkniętego	4
		kierownik przegrupowania	5	kierownik przegrupowania	4
		kierownik odcinka specjalnego, testowego, kwalifikacyjnego	5	kierownik odcinka specjalnego, testowego, kwalifikacyjnego	4
		kierownik PKC (punktu kontroli czasu)	5	kierownik PKC (punktu kontroli czasu)	4
		kierownik startu, mety	5	kierownik startu, mety	4
		kierownik trasy	5	kierownik trasy	4
		kierownik zabezpieczenia trasy, OS	5	kierownik zabezpieczenia trasy, OS	4
		kierownik pomiaru czasu	5	kierownik pomiaru czasu	4
		obliczenia komputerowe PZM	5	obliczenia komputerowe PZM	4
		kierownik komisja obliczeń	5	kierownik komisja obliczeń	4
		kierownik łączności	5	kierownik łączności	4
		kierownik parku maszyn	5	kierownik parku maszyn	4
		kierownik DEPOT	5	kierownik DEPOT	4
		kierownik PO, PP, PS	5	kierownik PO, PP, PS	4
5.	**Służby, sędziowie, ekipy**	sędzia sportowy	4	sędzia sportowy	3
		pracownik biura zawodów	4	pracownik biura zawodów	3
		asystent odp. za kontakty z zawodnikami	4	asystent odp. za kontakty z zawodnikami	3
		operator centrum kierowania	4	operator centrum kierowania	3
		sędzia techniczny	4	sędzia techniczny	3
		asystent sędziego technicznego	4	asystent sędziego technicznego	3
		kontroler tankowania	4	kontroler tankowania	3
		sędzia pracujący w parku serwisowym	4	sędzia pracujący w parku serwisowym	3
		sędzia pracujący w parku zamkniętym	4	sędzia pracujący w parku zamkniętym	3
		sędzia pracujący w parku maszyn	4	sędzia pracujący w parku maszyn	3
		sędzia PKC (punktu kontroli czasu)	4	sędzia PKC (punktu kontroli czasu)	3
		sędzia faktu	4	sędzia faktu	3
		sędzia flagowy	4	sędzia flagowy	3
		sędzia startu (starter)	4	sędzia startu (starter)	3
		sędzia mety	4	sędzia mety	3
		sędzia trasy	4	sędzia trasy	3
		sędzia zabezpieczenia	4	sędzia zabezpieczenia	3
		handicaper	4	handicaper	3
		sędzia chronometrażysta	4	sędzia chronometrażysta	3
		sędzią PO (punktu obserwacyjnego)	4	sędzią PO (punktu obserwacyjnego)	3
		sędzia PP (pól przedstartowych)	4	sędzia PP (pól przedstartowych)	3
		sędzia PS (pól startowych)	4	sędzia PS (pól startowych)	3
		sędzia DEPOT	4	sędzia DEPOT	3
		sędzia ds. gospodarczych/wyposażenia	4	sędzia ds. gospodarczych/wyposażenia	3

6.	**Członkowie władz i komisji PZM, FIA**	udział we władzach FIA (komisje)	14		
		Przewodniczący GKSS PZM	12	Przewodniczący OKSS PZM	10
		Członek GKSS PZM	10	Członek OKSS PZM	8
		Sekretariat GKSS PZM	8	Sekretariat OKSS PZM	6
		praca w zespołach powołanych przez GKSS	6	praca w zespołach powoływanych przez OKSS	4
		egzaminator i wykładowca szkoleń/kursów zatw. przez GKSS	5	egzaminator i wykładowca szkoleń/kursów zatw. przez OKSS	3
7.	**Inne funkcje**	inspektor torów motorowych - specjalizacja Samochody			2
		komisarz ds. ochrony środowiska			2
		sędzia pracujący na próbie sportowej na imprezach: turystycznych, pojazdów zabytkowych lub BRD oraz kursach na licencję RN i BC			2
		pomocnik na BK	2	pomocnik na BK	1
		pomocnik w biurze	2	pomocnik w biurze	1
		pomocnik odpowiedzialnego za kontakty	2	pomocnik odpowiedzialnego za kontakty	1
8.	**Funkcje na zawodach które nie otrzymują punktów:**	rzecznik prasowy kierownik ds. PR, marketingu, publiczności kierownik biura prasowego pracownik biura prasowego kierownik ds. finansowych finanse - kasa lekarz zawodów			

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

2024 FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP SPORTING REGULATIONS

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA 2024 RÈGLEMENT SPORTIF

PUBLISHED ON 15.12.2023

A WORLD IN MOTION

DATE	EVENT	P1 **WRC / WRC TEAM**	P2 **WRC2**	P3 **WRC3**	P4 **JUNIOR WRC**
25-28/01	MONTE CARLO	X	X	X	
15-18/02	SWEDEN	X	X	X	X
28-31/03	KENYA	X	X	X	
18-21/04	CROATIA	X	X	X	X
09-12/05	PORTUGAL	X	X	X	
30/05 - 02/06	ITALY	X	X	X	X
27-30/06	POLAND	X	X	X	
18-21/07	LATVIA	X	X	X	
01-04/08	FINLAND	X	X	X	X
05-08/09	GREECE	X	X	X	X
26- 29/09	CHILE	X	X	X	
31/10 - 03/11	CENTRAL EUROPE	X	X	X	
21-24/11	JAPAN	X	X	X	

CHANGES FROM 2023 TO 2024: (NO REGULATORY VALUE)

3.3 - Atribution of Championship Points- update.
3.3.2.1 - Article deleted: no PS points for WRC2
5.2.4/5.3.4/6.2.1/6.3.1: - Registration fee update
6.2.3 - WRC2 registration - wording update
6.3.2 - WRC3 update
6.4.4 - WRC Masters update
6.5.2 - WRC2 points
6.5.4 - WRC Masters points
6.5.5 - WRC3 points
6.5.6 - new article - Disqualification (also Appendix VIII 3.1.4)
9.5 - Route Note cars - allowed for P2
12.1.3 - New article - Rally1 cars without hybrid unit
16.1.1 - update - delete penalty
17.1.1 - update - 2 engines per season
17.1.3 - Replacement damage engine
17.5.1 - Update 2024 - Latvia
17.8.1 - Restriciton hybrid units - 3 new per season
19.3.3 - Time cards - update penalty
20.2 - Safety dossier - update
21.2.1 - Insurance wording update
30.2 - New - Drivers Declarations and Undertakings
36.2 - Shakedown - P1 minimum 2 passages. 3rd passage for promotional purposes
36.4 - Disclaimer - passenger must wear all safety equipment
41.2 - P2 start order on Friday - current championship classification
57.6.4 - Service area (WRC Manufacturers and Teams) - Impede the view of rally cars
59.2.1 -Flexi-service (P1 & P4) update
67.3 - FIA Prize Giving absence - maximum fine defined
Appendix II - Article 5 Roadbook - clarification Alternative roadbook
Appendix II - Article 5 Roadbook - to mark toilets and bins
Appendix II - Article 6 Time cards - issued at administrative checks
Appendix II - Article 9.3 - Final Section of the rally - update
Appendix VI - Standard entry fees, package, and permanent passes - update

SOMMAIRE

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES DU CHAMPIONNAT _____ 10
1.1 APPLICATION
1.2 LANGUE OFFICIELLE
1.3 INTERPRETATION
1.4 DATE D'APPLICATION
2. DEFINITIONS _____ 11
2.1 DEBUT DU RALLYE
2.2 ADDITIF
2.3 COMMUNICATION
2.4 ZONES DE CONTROLE
2.5 EQUIPAGE
2.6 DECISION
2.7 FIA
2.8 FIN DU RALLYE
2.9 EUROPE
2.10 ZONE D'ATTENTE
2.11 LIENS
2.12 NEUTRALISATION
2.13 PARC FERME
2.14 NOTIFICATION
2.15 ASSISTANCE INTERDITE
2.16 RECONNAISSANCE
2.17 PROGRAMME DES RECONNAISSANCES
2.18 REGROUPEMENT
2.19 SECTEUR DE LIAISON
2.20 SECTION DU RALLYE
2.21 ASSISTANCE
2.22 EPREUVE SPECIALE
2.23 EPREUVE SUPER SPECIALE
2.24 EQUIPE
2.25 ESSAIS
2.26 CARNET DE CONTROLE
2.27 CARTON JAUNE

CHAMPIONNATS ET POINTS

3. EXIGENCES CONCERNANT LE CHAMPIONNAT _____ 13
3.1 RAPPORTS
3.2 ANNULATION D'UN RALLYE DU CHAMPIONNAT
3.3 ATTRIBUTION DES POINTS DU CHAMPIONNAT
3.4 RALLYES D'UN CHAMPIONNAT REGIONAL DANS LE CADRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES
4. CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR PILOTES ET CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR COPILOTES _____ 14
4.1 RALLYES DE QUALIFICATION
4.2 CLASSEMENT
5. CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR CONSTRUCTEURS _____ 14
5.1 ANNONCE
5.2 PARTICIPATION – CONSTRUCTEUR
5.3 PARTICIPATION - EQUIPE WRC
6. CHAMPIONNATS ANNEXES DE LA FIA (WRC2 DE LA FIA, WRC3 DE LA FIA) _____ 16
6.1 ANNONCE
6.2 PARTICIPATION AU WRC2 DE LA FIA
6.3 PARTICIPATION AU WRC3 DE LA FIA
6.4 PARTICIPATION DANS LA COUPE DES MASTERS WRC DE LA FIA
6.5 POINTS
7. CHAMPIONNAT WRC JUNIOR _____ 18
8. EX AEQUO DU CHAMPIONNAT _____ 18
8.1 PILOTES ET COPILOTES
9. CRITÈRES D'INCLUSION DES PILOTES DE RALLYES DANS LES LISTES DE PRIORITÉ DE LA FIA _____ 18
9.1 PILOTES DE PREMIERE PRIORITE (P1)

TABLE OF CONTENTS

GENERAL PRINCIPLES

1. GENERAL CHAMPIONSHIP CONDITIONS _____ 10
1.1 APPLICATION
1.2 OFFICIAL LANGUAGE
1.3 INTERPRETATION
1.4 DATE OF APPLICATION
2. DEFINITIONS _____ 11
2.1 BEGINNING OF THE RALLY
2.2 BULLETIN
2.3 COMMUNICATION
2.4 CONTROL AREAS
2.5 CREW
2.6 DECISION
2.7 FIA
2.8 END OF THE RALLY
2.9 EUROPE
2.10 HOLDING AREA
2.11 LINKS
2.12 NEUTRALISATION
2.13 PARC FERMÉ
2.14 NOTIFICATION
2.15 PROHIBITED SERVICE
2.16 RECONNAISSANCE
2.17 RECONNAISSANCE TIMETABLE
2.18 REGROUP
2.19 ROAD SECTION
2.20 SECTION OF THE RALLY
2.21 SERVICE
2.22 SPECIAL STAGE
2.23 SUPER SPECIAL STAGE
2.24 TEAM
2.25 TESTING
2.26 TIME CARD
2.27 YELLOW CARD

CHAMPIONSHIPS & POINTS

3. THE CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS _____ 13
3.1 REPORTS
3.2 CANCELLATION OF A CHAMPIONSHIP RALLY
3.3 ATTRIBUTION OF CHAMPIONSHIP POINTS
3.4 REGIONAL CHAMPIONSHIP RALLIES WITHIN THE WORLD RALLY CHAMPIONSHIP
4. FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS AND FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR CO-DRIVERS _____ 14
4.1 QUALIFYING RALLIES
4.2 CLASSIFICATIONS
5. FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS _____ 14
5.1 ANNOUNCEMENT
5.2 PARTICIPATION – MANUFACTURER
5.3 PARTICIPATION – WRC TEAM
6. FIA SUPPORT CHAMPIONSHIPS (FIA WRC2 FIA WRC3) _____ 16
6.1 ANNOUNCEMENT
6.2 PARTICIPATION IN FIA WRC2
6.3 PARTICIPATION IN FIA WRC3
6.4 PARTICIPATION IN FIA WRC MASTERS CUP
6.5 POINTS
7. FIA JUNIOR WRC CHAMPIONSHIP _____ 18
8. DEAD HEAT IN THE CHAMPIONSHIP _____ 18
8.1 DRIVERS AND CO-DRIVERS
8.2 MANUFACTURERS; WRC TEAM OR WRC2 TEAMS
9. CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS _____ 18
9.1 FIRST PRIORITY DRIVERS (P1)
9.2 PRIORITY 2 DRIVERS (P2)

9.2 PILOTES PRIORITAIRES 2 (P2)
9.3 PILOTES WRC3 (P3)
9.4 PILOTES JUNIOR WRC (P4)
9.5 VOITURES DE NOTES

10. CARACTERISTIQUES DU RALLYE ____ 19
10.1 CONFIGURATION DU RALLYE
10.2 PROGRAMME DES RALLYES
10.3 PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE

OFFICIELS

11. OFFICIELS ET DELEGUES ____ 20
11.1 COMMISSAIRES SPORTIFS
11.2 DELEGUES DE LA FIA
11.3 CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

VOITURES ADMISES

12. VOITURES ADMISES AUX RALLYES DU WRC ____ 21
12.1 EXIGENCES APPLICABLES AUX RALLY1 CARS

12.3 VOITURES NATIONALES/REGIONALES
12.4 CLASSES DE VOITURES

PNEUMATIQUES ET ROUES

13. GENERALITES ____ 24
13.1 POUR TOUS LES TYPES DE VOITURES ET TOUS LES CONCURRENTS
13.2 TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC UNE VOITURE 4 ROUES MOTRICES
13.3 PILOTES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES
13.4 PILOTES ENGAGES AVEC DES VOITURES R-GT
13.5 CONTROLES
13.6 ZONES DE MARQUAGE DE PNEUMATIQUES
13.7 SECTEURS DE LIAISON
13.8 REGLAGE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES
13.9 ROUES DE SECOURS
13.10 FOURNISSEURS DE PNEUMATIQUES AU POINT STOP DES SPECIALES

14. FOURNITURE DE PNEUMATIQUES ____ 27
14.1 MANUFACTURIERS DE PNEUMATIQUES DESIGNES

15. QUANTITES DE PNEUMATIQUES ____ 28
15.1 QUANTITES DE PNEUS POUR 2024

COMPOSANTS MECANIQUES

16. COMPOSANTS MECANIQUES ____ 28
16.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR – TOUS LES CONCURRENTS
16.2 TURBOCOMPRESSEURS – ENGAGEMENTS NON CONSTRUCTEURS WRC
16.3 TRANSMISSIONS – ENGAGEMENTS NON CONSTRUCTEURS WRC
16.4 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES

17. COMPOSANTS MECANIQUES – VOITURES DES ____ 29
CONSTRUCTEURS WRC DESIGNEES POUR MARQUER DES _ POINTS CONSTRUCTEURS ____ 29
17.1 LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS
17.2 PLOMBAGE DU MOTEUR
17.3 REMPLACEMENT DU CHASSIS
17.4 LIMITATION DU NOMBRE DE CHASSIS
17.5 LIMITATION CONCERNANT LES TRANSMISSIONS (BOÎTE DE VITESSES / DIFFÉRENTIEL AVANT / DIFFERENTIEL CENTRAL / DIFFÉRENTIEL ARRIÈRE)
17.6 TURBOCOMPRESSEUR / CREMAILLERE DE DIRECTION / BERCEAUX AVANT ET ARRIERE
17.7 AMORTISSEUR ET SYSTEME DE CONNEXION AU PORTE-MOYEU (CONSTRUCTEURS UNIQUEMENT)

17.8 RESTRICTIONS SUR LES UNITES HYBRIDES ____ 31
17.9 PIECES DE RECHANGE INSTALLEES A L'INTERIEUR DES VOITURES DE RALLYE

9.3 WRC3 DRIVERS (P3)
9.4 JUNIOR WRC DRIVERS (P4)
9.5 ROUTE NOTE CARS

10. RALLY CHARACTERISTICS ____ 19
10.1 RALLY CONFIGURATION
10.2 PROGRAMME FOR THE RALLIES
10.3. PROCEDURE CONCERNING THE CHOICE OF ITINERARY

OFFICIALS

11. OFFICIALS AND DELEGATES ____ 20
11.1 STEWARDS
11.2 FIA DELEGATES
11.3 COMPETITORS' RELATIONS OFFICER(S) (CRO)

ELIGIBLE CARS

12. CARS ELIGIBLE TO ENTER WRC RALLIES ____ 21
12.1 REQUIREMENTS FOR RALLY1 CARS
12.2 REQUIREMENTS FOR CARS TO PARTICIPATE IN THE FIA WRC2 CHAMPIONSHIP AND/OR WRC3 CHAMPIONSHIP
12.3 NATIONAL/REGIONAL CARS
12.4 CLASSES OF CARS

TYRES AND WHEELS

13. GENERAL ____ 24
13.1 FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS

13.2 ALL COMPETITORS ENTERED WITH A 4WD CAR

13.3 DRIVERS ENTERED WITH A 2WD CAR

13.4 DRIVERS ENTERED WITH RGT CARS
13.5 CONTROL
13.6 TYRE MARKING ZONES
13.7 ROAD SECTIONS
13.8 TYRE PRESSURE ADJUSTMENT
13.9 SPARE WHEELS
13.10 TYRE SUPPLIERS AT SPECIAL STAGE STOP POINT

14. TYRE SUPPLY ____ 27
14.1 NOMINATED TYRE COMPANIES

15. TYRE QUANTITIES ____ 28
15.1 TYRE QUANTITIES FOR 2024

MECHANICAL COMPONENTS

16. MECHANICAL COMPONENTS ____ 28
16.1 ENGINE REPLACEMENT - ALL COMPETITORS
16.2 TURBOCHARGERS – NON-WRC MANUFACTURER ENTRIES

16.3 TRANSMISSIONS – NON-WRC MANUFACTURER ENTRIES

16.4 ADDITIONAL REQUIREMENTS

17. MECHANICAL COMPONENTS – WRC MANUFACTURERS' _ CARS NOMINATED FOR SCORING MANUFACTURERS' POINTS ____ 29
17.1 LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES
17.2 SEALING OF THE ENGINE
17.3 CHASSIS REPLACEMENT
17.4 RESTRICTIONS ON CHASSIS
17.5 LIMITATION OF TRANSMISSION (GEARBOX / FRONT DIFFERENTIAL / CENTRE DIFFERENTIAL / REAR DIFFERENTIAL)
17.6 TURBOCHARGER / STEERING RACK / FRONT AND REAR SUBFRAME
17.7 SHOCK ABSORBER AND SYSTEM OF CONNECTION TO THE HUB CARRIER (MANUFACTURERS ONLY)

17.8 RESTRICTIONS ON HYBRID UNITS ____ 31
17.9 SPARE PARTS INSTALLED INSIDE RALLY CARS

18. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE ____ 32
18.1 CAMERAS EMBARQUEES
18.2 SYSTEME DE SUIVI
18.3 ENREGISTREURS DE DONNEES D'ACCIDENTS ET VOYANTS D'AVERTISSEMENT MEDICAL
18.4 NIVEAU DE BRUIT DANS LES EPREUVES SPECIALES
18.5 TRANSMISSION DE DONNEES / COMMUNICATION

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FIA

19. GENERALITES ____ 33
19.1 DOCUMENTS STANDARD DE LA FIA
19.2 ROAD BOOK / ITINERAIRE
19.3 CARNET DE CONTROLE
20. DELIVRANCE D'UN VISA FIA ____ 34
20.1 ITINERAIRE
20.2 DOSSIER DE SECURITE
20.3 QUESTIONNAIRE MEDICAL
20.4 REGLEMENT PARTICULIER
20.5 ACCREDITATION ENVIRONNEMENTALE
20.6 QUESTIONNAIRE D'ASSURANCE POUR LES ORGANISATEURS D'EPREUVE

ASSURANCE

21. COUVERTURE D'ASSURANCE ____ 36
21.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE
21.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE
21.3 EXCLUSION DE LA COUVERTURE

ENGAGEMENTS

22. PROCEDURE D'ENGAGEMENT ____ 36
22.1 SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT
22.2 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT
22.3 AUTORISATIONS DE L'ASN
22.4 CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/ OU MEMBRE(S) DE L'EQUIPAGE
22.5 ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE
23. DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS ____ 37
23.1 RESPECT DES DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS
23.2 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS
24. DROITS D'ENGAGEMENT ____ 37
24.1 PUBLICATION DES DROITS D'ENGAGEMENT
24.2 ACCEPTATION DE LA DEMANDE D'ENGAGEMENT
24.3 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT
24.4 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT
25. CLASSES ____ 37
25.1 CHANGEMENT DE CLASSE

IDENTIFICATION DES VOITURES

26. NUMEROS DE COURSE ATTRIBUÉS CHAQUE SAISON ____ 37
26.1 CONSTRUCTEURS
26.2 AUTRES PILOTES
27. NUMEROS DE COURSE ____ 37
27.1 GENERALITES
27.2 PANNEAUX DE PORTIERES AVANT
27.3 VITRE ARRIERE
27.4 VITRES LATERALES
27.5 PANNEAU DE TOIT
27.6 PANNEAU AVANT
28. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE ____ 38
28.1 VITRES LATERALES ARRIERE
29 MATIERE DE PUBLICITE ____ 39
29.4 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS
29.5 IDENTIFICATION ET PUBLICITE DU CHAMPIONNAT

18. ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS ____ 32
18.1 ON-BOARD CAMERAS
18.2 TRACKING SYSTEM
18.3 ACCIDENT DATA RECORDERS AND MEDICAL WARNING LIGHTS
18.4 NOISE LEVEL IN THE SPECIAL STAGES
18.5 TRANSMISSION OF DATA / COMMUNICATION

STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA

19. GENERAL ____ 33
19.1 FIA STANDARD DOCUMENTS
19.2 ROAD BOOK / ITINERARY
19.3 TIME CARDS
20. ISSUING OF AN FIA VISA ____ 34
20.1 ITINERARY
20.2 SAFETY DOSSIER
20.3 MEDICAL QUESTIONNAIRE
20.4 SUPPLEMENTARY REGULATIONS
20.5 ENVIRONMENTAL ACCREDITATION
20.6 EVENT ORGANISER INSURANCE QUESTIONNAIRE

INSURANCE

21. INSURANCE COVER ____ 36
21.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER
21.2 PUBLIC LIABILITY COVER
21.3 EXCLUSION OF COVER

ENTRIES

22. ENTRY PROCEDURE ____ 36
22.1 SUBMISSION OF ENTRY FORMS
22.2 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM
22.3 ASN AUTHORISATIONS
22.4 CHANGE OF COMPETITOR AND/OR CREW MEMBER(S)
22.5 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS
23. ENTRY CLOSING DATES ____ 37
23.1 RESPECT OF CLOSING DATES FOR ENTRIES
23.2 ENTRY CLOSING DATES
24. ENTRY FEES ____ 37
24.1 PUBLICATION OF ENTRY FEES
24.2 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM
24.3 REFUND OF ENTRY
24.4 PARTIAL REFUND OF ENTRY
25. CLASSES ____ 37
25.1 CHANGE OF CLASS ENTERED

CAR IDENTIFICATION

26. SEASONALLY ALLOCATED COMPETITION NUMBERS ____ 37
26.1 MANUFACTURERS
26.2 OTHER DRIVERS
27. COMPETITION NUMBERS ____ 37
27.1 GENERAL
27.2 FRONT DOOR PANELS
27.3 REAR WINDOW
27.4 SIDE WINDOWS
27.5 ROOF PANEL
27.6 FRONT PLATE
28. DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES ____ 38
28.1 REAR SIDE WINDOWS
29 ADVERTISING ____ 39
29.4 ORGANISER'S OPTIONAL ADVERTISING
29.5 CHAMPIONSHIP IDENTIFICATION AND ADVERTISING

VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

30. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES ____ 40
30.1 HORAIRE
30.2 DOCUMENTS REQUIS
31. VERIFICATIONS TECHNIQUES AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RALLYE ____ 40
31.1 GENERALITES
31.2 HORAIRE
32. VERIFICATIONS PENDANT LE RALLYE ____ 41
32.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES
32.2 RESPONSABILITE DES EQUIPAGES
33. CONTROLE FINAL ____ 41
33.1 PARC FERMÉ FINAL
33.2 SELECTION DES VOITURES

CONDUITE

34. COMPORTEMENT ____ 42
34.1 REGLES GENERALES ____ 42
34.2 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LES RECONNAISSANCES ET/OU SECTEURS DE LIAISON DE LA MISE AU POINT
34.3 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / CODE DE LA ROUTE

RECONNAISSANCES

35. RECONNAISSANCES ____ 43
35.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE
35.2 PNEUS POUR LES VOITURES DE RECONNAISSANCE
35.3 RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCES
35.4 DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES
35.5 PARTICIPATION AUX RECONNAISSANCES UNIQUEMENT

MISE AU POINT

36. MISE AU POINT ____ 45
36.1 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT
36.2 EXIGENCES CONCERNANT L'EPREUVE DE MISE AU POINT
36.3 FAUX DEPART
36.4 DECHARGE
36.5 PANNE DURANT LA MISE AU POINT
36.6 EXIGENCES TECHNIQUES
36.7 ASSISTANCE DURANT LA MISE AU POINT
37 ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS ____ 46
38 ACTIVITES PROMOTIONNELLES ____ 46
38.1 CONFÉRENCE DE PRESSE AVANT LE RALLYE
38.2 CONFÉRENCE DE PRESSE APRÈS LE RALLYE
38.3 «RENCONTRE AVEC LES ÉQUIPAGES»
38.4 SÉANCE D'AUTOGRAPHES
38.5 ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES DE L'ORGANISATEUR

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

39. CEREMONIE DE DEPART ____ 47
40. ZONE DE DEPART ____ 47
40.1 DEPART DU RALLYE
40.2 DEPART D'UNE SECTION
41. ORDRES DE DEPART ET INTERVALLES ____ 48
41.1 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES
41.2 ORDRE DE DEPART DURANT LE RALLYE
41.3 INTERVALLES DE DEPART

CONTROLES

42. CONTROLES – EXIGENCES GENERALES ____ 49
42.1 SIGNALISATION DES CONTROLES
42.2 BARRIERES DE PROTECTION
42.3 DUREE DE L'ARRET DANS LES ZONES DE CONTROLE
42.4 HORAIRE
42.5 ORDRE DES CONTROLES ET SENS DU PARCOURS
42.6 INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE

ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING

30. ADMINISTRATIVE CHECKS ____ 40
30.1 TIME SCHEDULE
30.2 DOCUMENTS REQUIRED
31. SCRUTINEERING BEFORE THE START OF THE COMPETITION ELEMENT OF THE RALLY ____ 40
31.1 GENERAL
31.2 TIMETABLE
32. CHECKS DURING THE RALLY ____ 41
32.1 ADDITIONAL CHECKS
32.2 RESPONSIBILITY OF THE CREWS
33. FINAL CHECKS ____ 41
33.1 FINAL PARC FERMÉ
33.2 SELECTION OF CARS

DRIVING CONDUCT

34. BEHAVIOUR ____ 42
34.1 GENERAL RULES
34.2 EXCESSIVE SPEED DURING RECONNAISSANCE AND/OR SHAKEDOWN ROAD SECTIONS
34.3 EXCESSIVE SPEED DURING THE RALLY / TRAFFIC LAWS

RECONNAISSANCE

35. RECONNAISSANCE ____ 43
35.1 RECONNAISSANCE CARS
35.2 TYRES FOR RECONNAISSANCE CARS
35.3 RESTRICTION OF RECONNAISSANCE
35.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE
35.5 PARTICIPATION IN RECONNAISSANCE ONLY

SHAKEDOWN

36. SHAKEDOWN ____ 45
36.1 RUNNING OF SHAKEDOWN
36.2 SHAKEDOWN REQUIREMENTS
36.3 FALSE START
36.4 DISCLAIMER
36.5 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN
36.6 TECHNICAL REQUIREMENTS
36.7 SERVICE DURING SHAKEDOWN
37 FREE PRACTICE QUALIFYING ____ 46
38 PROMOTIONAL ACTIVITIES ____ 46
38.1 PRE-RALLY PRESS CONFERENCE
38.2 POST-RALLY PRESS CONFERENCE
38.3 'MEET THE CREWS'
38.4 AUTOGRAPH SIGNING SESSION
38.5 ORGANISER'S PROMOTIONAL ACTIVITIES

STARTS AND RESTARTS

39. CEREMONIAL START ____ 47
40. START AREA ____ 47
40.1 RALLY START
40.2 SECTION START
41. START ORDERS AND INTERVALS ____ 48
41.1 REPOSITIONING OF DRIVERS
41.2 START ORDER DURING THE RALLY
41.3 START INTERVALS

CONTROLS

42. CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS ____ 49
42.1 SIGNAGE OF CONTROLS
42.2 PROTECTIVE BARRIERS
42.3 STOPPING TIME IN CONTROL AREAS
42.4 READINESS TO WORK
42.5 SEQUENCE OF CONTROLS AND DIRECTION
42.6 MARSHALS' INSTRUCTIONS

42.7 ZONES RESERVEES AUX MEDIAS
42.8 POINTS D'ECHANGE DES DONNEES DES CAMERAS EMBARQUEES

43. CONTROLES DE PASSAGE 50

44. CONTROLES HORAIRES 50
44.1 FONCTIONNEMENT
44.2 PROCEDURE DE POINTAGE
44.3 CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UNE EPREUVE SPECIALE
44.4 ZONE DE CHAUFFAGE DES PNEUS (TWZ)

45. DISQUALIFICATION POUR RETARD 52
45.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE
45.2 AVANCE
45.3 NOTIFICATION DU DEPASSEMENT DU RETARD MAXIMUM AUTORISE

46. CONTROLES DE REGROUPEMENT 52
46.1 PROCEDURE LORS D'UN REGROUPEMENT
46.2 SORTIE D'UN REGROUPEMENT

EPREUVES SPECIALES

47. GENERALITES 52
47.1 CHRONOMETRAGE
47.2 DELEGUES ET OFFICIELS FIA
47.3 EVACUATION PAR HELICOPTERE

48. DEPART DES EPREUVES SPECIALES 53
48.1 POINT DE DEPART
48.2 PROCEDURE DE DEPART
48.3 PROCEDURE DE DEPART MANUELLE
48.4 DEPART RETARDE DE LA FAUTE DE L'EQUIPAGE
48.5 EPREUVE SPECIALE RETARDEE
48.6 FAUX DEPART

49. ARRIVEE D'UNE EPREUVE SPECIALE 54
49.1 LIGNE D'ARRIVEE
49.2 POINT STOP

50. SPECIALE «POWER» 54
50.1 ANNONCE
50.2 CARACTÉRISTIQUES
50.4 ATTRIBUTION DE POINTS «SPÉCIALE POWER»

51. EPREUVES SUPER SPECIALES 55
51.1 CARACTERISTIQUES D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE
51.2 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE
51.3 SECURITE

52. INTERRUPTION D'UNE EPREUVE SPECIALE 55

53. SECURITE DES CONCURRENTS 55
53.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES

52. INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE 55
53.2 EQUIPEMENT DES VOITURES
53.3 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE
53.4 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE IMPLIQUANT UNE PERSONNE NON MEMBRE DE L'EQUIPAGE
53.5 DRAPEAUX ROUGES

54. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON 58
54.1 GENERALITES
54.2 PENALITES

55. REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART 58
54.1 EMPLACEMENT DE L'ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISE
55.2 EXIGENCES TECHNIQUES POUR LES VOITURES REPAREES

ASSISTANCE

56. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES 59
56.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE
56.2 PERSONNEL D'EQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIERE D'ASSISTANCE
56.3 LIMITATION DU NOMBRE DE PERSONNEL

57. PARCS D'ASSISTANCE 60
57.1 PARCS D'ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES
57.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE
57.3 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE

42.7 MEDIA ZONES
42.8 ON-BOARD CAMERA DATA EXCHANGE POINTS

43. PASSAGE CONTROLS 50

44. TIME CONTROLS 50
44.1 OPERATION
44.2 CHECK-IN PROCEDURE
44.3 TIME CONTROL FOLLOWED BY A SPECIAL STAGE
44.4 TYRE WARMING ZONE (TWZ)

45. MAXIMUM PERMITTED LATENESS 52
45.1 MAXIMUM PERMITTED LATENESS
45.2 EARLY ARRIVAL
45.3 NOTIFICATION OF EXCEEDING MAXIMUM PERMITTED LATENESS

46. REGROUPING CONTROLS 52
46.1 PROCEDURE AT A REGROUP
46.2 EXIT FROM A REGROUP

SPECIAL STAGES

47. GENERAL 52
47.1 TIMING
47.2 FIA OFFICIALS AND DELEGATES
47.3 EVACUATION BY HELICOPTER

48. SPECIAL STAGE START 53
48.1 START POINT
48.2 START PROCEDURE
48.3 MANUAL START PROCEDURE

48.4 DELAYED START THROUGH FAULT OF CREW 53
48.5 DELAY OF A SPECIAL STAGE
48.6 FALSE START

49. SPECIAL STAGE FINISH 54
49.1 FINISH LINE
49.2 STOP POINT

50 'POWER STAGE' 54
50.1 ANNOUNCEMENT:
50.2 CHARACTERISTICS
50.4 ATTRIBUTION OF 'POWER STAGE' POINTS

51. SUPER SPECIAL STAGES 55
51.1 CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE
51.2 RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE
51.3 SAFETY

53. COMPETITOR SAFETY 55
53.1 EQUIPMENT OF THE CREWS
53.2 EQUIPMENT OF THE CARS
53.3 INCIDENT ON A SPECIAL STAGE
53.4 INCIDENT ON A SPECIAL STAGE INVOLVING A PERSON WHO IS NOT A CREW MEMBER
53.5 RED FLAGS

54. RE-START AFTER RETIREMENT 58
54.1 GENERAL
54.2 PENALTIES

55. REPAIRS PRIOR TO A RE-START 58
55.1 SERVICE LOCATION AND TIME ALLOWED
55.2 TECHNICAL REQUIREMENTS OF REPAIRED CARS

SERVICE

56. SERVICING – GENERAL CONDITIONS 59
56.1 PERFORMING OF SERVICE
56.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS
56.3 LIMITATION ON NUMBER OF PERSONNEL

57. SERVICE PARKS 60
57.1 SERVICE PARKS – GENERAL
57.2 SERVICE PARK SCHEDULES
57.3 SERVICE PARK IDENTIFICATION

57.4 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE
57.5 ASSISTANCE EXTERNE
57.6 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE
57.7. ASSISTANCE : EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES POUR LES CHAMPIONNATS ANNEXES
57.7.1 ESPACE ATTRIBUE
57.7.2 NOMBRE DE VEHICULES D'ASSISTANCE ADMIS
58. VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE 61
59. FLEXI-ASSISTANCE 62
59.1 GENERALITES
59.2 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES (PILOTES P1 ET P4)
59.3 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES PILOTES P2, P3 ET NON PRIORITAIRES)
60. ZONES DE MONTAGE DES PNEUS 62
ZONE DE MONTAGE DES PNEUS 62

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

61. PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT 63
61.1 EMPLACEMENT
61.2 PROCEDURE
62. UTILISATION DU CARBURANT 64
62.1 TYPES DE CARBURANT
62.2 COMMANDE DU CARBURANT FIA
62.3 EXIGENCES TECHNIQUES

PARC FERME

63. REGLES DU PARC FERME 65
63.1 APPLICATION
63.2 PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERMÉ
63.3 POUSSER OU REMORQUER UNE VOITURE DANS LE PARC FERMÉ
63.4 BACHES
63.5 REPARATIONS DANS LE PARC FERME
63.6 ACTIVATION DU SYSTEME DE COUPURE DE CARBURANT
63.7 PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

64. RESULTATS DES RALLYES 66
64.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS
64.2 PUBLICATION DES RESULTATS
64.3 EX AEQUO D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT
65. RECLAMATIONS ET APPELS 66
65.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL
65.2 CAUTION DE RECLAMATION
65.3 DEPOT DE GARANTIE SUPPLEMENTAIRE
65.4 REPARTITION DES COUTS
65.5 APPELS
66. REMISE DES PRIX RALLYES 67
66.1 CEREMONIE DE PODIUM
66.2 REMISE DES PRIX
67. CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FIA 67
67.1 LISTE DE TITRES FIA
67.2 EXIGENCES DE PRESENCE
67.3 ABSENCE

ESSAIS

68. ESSAIS 67
68.1 SITES AUTORISES POUR LES ESSAIS POUR LES CONSTRUCTEURS INSCRITS AU CHAMPIONNAT WRC POUR CONSTRUCTEURS
68.2 SITES AUTORISES POUR LES ESSAIS POUR LES PILOTES P1 ENGAGES AVEC DES VOITURES RALLY1
68.3 INTERDICTION DES ESSAIS
68.4 DUREE POUR LES CONSTRUCTEURS INSCRITS DANS LE CHAMPIONNAT WRC

57.4 SPEED INSIDE SERVICE PARKS
57.5 EXTERNAL ASSISTANCE
57.6 LAYOUT OF SERVICE PARKS
57.7 SERVICING: ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR SUPPORT CHAMPIONSHIPS
57.7.1 SPACE ALLOCATED
57.7.2 NUMBER OF ELIGIBLE SERVICE VEHICLES
58. EMPTYING AND/OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK 61
59. FLEXI-SERVICE 62
59.1 GENERAL
59.2 RUNNING OF FLEXI-SERVICE AND TIME SCHEDULES (P1 AND P4 DRIVERS)
59.3 RUNNING OF FLEXI-SERVICE AND TIME SCHEDULES (P2, P3 AND NON-PRIORITY DRIVERS)
60. TYRE FITTING ZONES 62
TYRE FITTING ZONE (TFZ) 62

FUEL – REFUELLING

61. REFUELLING PROCEDURES 63
61.1 LOCATION
61.2 PROCEDURE
62. FUEL USE 64
62.1 TYPES OF FUEL
62.2 ORDERING OF FIA FUEL
62.3 TECHNICAL REQUIREMENTS

PARC FERME

63. RULES OF PARC FERMÉ 65
63.1 APPLICATION
63.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ
63.3 PUSHING OR TOWING A CAR IN THE PARC FERMÉ
63.4 CAR COVERS
63.5 REPAIRS IN PARC FERME
63.6 FUEL CUT-OFF SYSTEM ACTIVATION
63.7 PARC FERME AFTER THE END OF THE RALLY

RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY

64. RALLY RESULTS 66
64.1 ESTABLISHING RESULTS
64.2 PUBLICATION OF RESULTS
64.3 DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP RALLY
65. PROTESTS AND APPEALS 66
65.1 LODGING A PROTEST OR APPEAL
65.2 PROTEST DEPOSIT
65.3 ADDITIONAL DEPOSIT
65.4 COST ALLOCATION
65.5 APPEALS
66. RALLY PRIZE-GIVINGS 67
66.1 PODIUM CEREMONY
66.2 PRIZE-GIVING
67. ANNUAL FIA PRIZE-GIVING 67
67.1 LIST OF FIA TITLES
67.2 ATTENDANCE REQUIREMENTS
67.3 ABSENCE

TESTING

68. TESTING 67
68.1 PERMITTED TESTING SITES FOR MANUFACTURERS REGISTERED IN THE WRC CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS
68.2 PERMITTED TESTING SITES FOR P1 DRIVERS ENTERED WITH RALLY1 CARS
68.3 BANNED TESTING
68.4 DURATION FOR MANUFACTURERS REGISTERED IN THE WRC CHAMPIONSHIP

68.5 RESTRICTIONS CONCERNANT LES ESSAIS POUR LES PILOTES AVEC DES VOITURES RALLY1 QUI NE SONT PAS ENGAGES PAR UN CONSTRUCTEUR
68.6 FONCTIONS DE PRESSE, MEDIAS OU RELATIONS PUBLIQUES

ANNEXES - INDEX

ANNEXE I — SIGNALISATION DES CONTRÔLES

1. ZONES DE CONTROLE 71
2. PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA 72

ANNEXE II — DOCUMENTS STANDARDS

CONTENU DU REGLEMENT PARTICULIER
2. ADDITIFS 76
3. GUIDE DU RALLYE 76
4. EXEMPLES DE PRESENTATION D'ITINERAIRE 80
4.1. MISE AU POINT
4.2. ESS EN OUVERTURE DU RALLYE
4.3. ASSISTANCE TYPE DURANT UN JOUR
4.4. ZONE DE MONTAGE DES PNEUS ET RAVITAILLEMENT
4.5 FLEXI-ASSISTANCE TYPE AVANT UN REGROUPEMENT POUR LA NUIT
4.6. FIN TYPE D'UN RALLYE
5. ROAD BOOK 83
6. CARNETS DE CONTRÔLE STANDARD DE LA FIA 85
6.1. GENERALITES
6.2. PRESENTATION
7. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD 90
1. CONCURRENTS INSCRITS AUX CHAMPIONNATS WRC, WRC2 ET WRC3
2. CONCURRENTS NON INSCRITS AUX CHAMPIONNATS WRC, WRC2 OU WRC3
8. LISTES DES ENGAGES 91
8.1. PROJET DE LISTE DES ENGAGES
8.2 LISTES DES PARTANTS
9. LISTES DES PARTANTS ET RESULTATS DU RALLYE 92
9.1 CEREMONIE DE DEPART ET SECTION 1
9.2 CHAQUE ETAPE DU RALLYE (EXCEPTE LA DERNIERE ETAPE)
9.3 DERNIERE SECTION DU RALLYE
10. LIVRET DE SECURITE POUR LES MEDIAS 93

ANNEXE III — SECURITE

APPENDIX IV - CEREMONIE DE PODIUM

ANNEXE V — HOMOLOGATION DES PNEUS

A. REGLEMENTATION PNEUMATIQUES POUR ASPHALTE 99
1. VOITURES À 4 ROUES MOTRICES DU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES :
2. AUTRES VOITURES
B. REGLEMENTATION PNEUMATIQUES ASPHALTE POUR TEMPS DE PLUIE (JANTES 18" UNIQUEMENT) 100
C. REGLEMENTATION PNEUMATIQUES POUR NEIGE 100
D. REGLEMENTATION PNEUMATIQUES POUR TERRE 101

APPENDIX VI - DROITS D'ENGAGEMENT STANDARD, PACKAGE ET LAISSEZ-PASSER FIA PERMANENTS

APPENDIX VII - SEQUENCE FEUX DE DEPART

APPENDIX VIII - 2024 CHAMPIONNAT WRC JUNIOR DE LA FIA

1. ANNONCE 104
2. PARTICIPATION 104

68.5 TEST RESTRICTIONS FOR DRIVERS WITH RALLY1 CARS WHO ARE NOT ENTERED BY A MANUFACTURER
68.6 PRESS, MEDIA OR PR FUNCTIONS

APPENDICES - INDEX

APPENDIX I - CONTROL SIGNS

1. CONTROL ZONES 71
2. FIA STANDARD SIGN BOARDS 72

APPENDIX II - STANDARD DOCUMENTS

1. SUPPLEMENTARY REGULATIONS 73
CONTENT OF THE SUPPLEMENTARY REGULATIONS
2. BULLETINS 76
3. RALLY GUIDE 76
4. EXAMPLES OF LAYOUT OF ITINERARY 80
4.1. SHAKEDOWN
4.2. SSS TO START THE RALLY
4.3. TYPICAL SERVICE DURING A DAY
4.4. TYRE FITTING ZONE & REFUEL
4.5 TYPICAL FLEXI-SERVICE BEFORE AN OVERNIGHT REGROUP
4.6. TYPICAL END OF RALLY
5. ROAD BOOK 83
6. STANDARD FIA TIME CARDS 85
6.1 GENERAL
6.2. DESIGN
7. STANDARD ENTRY FORM 90
1. COMPETITORS REGISTERED IN THE WRC, WRC2 AND WRC3 CHAMPIONSHIPS
2. COMPETITORS NOT REGISTERED IN THE WRC, WRC2 OR WRC3 CHAMPIONSHIPS
8. ENTRY LISTS 91
8.1. DRAFT ENTRY LIST
8.2. START LIST
9. START LISTS & RALLY RESULTS 92
9.1 CEREMONIAL START & SECTION 1
9.2 SECTIONS OF THE RALLY BEFORE AN OVERNIGHT REGROUP
9.3 FINAL SECTION OF THE RALLY
10. MEDIA SAFETY BOOK 93

ANNEX III - SAFETY

APPENDIX IV - PODIUM CEREMONY

APPENDIX V — HOMOLOGATION OF TYRES

A. TARMAC TYRE REGULATIONS 99
1.4WD CARS IN THE WORLD RALLY CHAMPIONSHIP:
2.OTHER CARS:
B. WET TARMAC TYRE REGULATIONS (18" RIMS ONLY) 100
C. SNOW TYRE REGULATIONS 100
D. GRAVEL TYRE REGULATIONS 101

APPENDIX VI - STANDARD ENTRY FEES, PACKAGE AND PERMANENT FIA PASSES

APPENDIX VII - START LIGHT SEQUENCE

APPENDIX VIII - 2024 JUNIOR WRC CHAMPIONSHIP

1. ANNOUNCEMENT 104
2. PARTICIPATION 104

2.1 GENERALITES
2.2 PILOTES
2.3 COPILOTES
3. POINTS ____ 104
3.1 GENERALITES
3.2 POINTS DE RALLYE
3.3 POINTS DE SPECIALE
3.4 EX ÆQUO
4. CALENDRIER ____ 106
5. VOITURES ADMISSIBLES ____ 106
6. PNEUS ADMISSIBILES ____ 107
7. RECONNAISSANCES ____ 107
8. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLE ____ 107
8.2 ORDRE DE DEPART DU DEUXIEME JOUR ____ 107
9. CARBURANT ____ 107
10. MARQUAGE ET PLOMBAGE DES COMPOSANTS MECANIQUES ____ 107
11. VERIFICATIONS TECHNIQUES ____ 107

APPENDIX IX — SPECIFICATIONS EN MATIERE D'ORGANISATION

APPENDIX XI - DROITS WRC

APPENDIX XII - GESTION ENVIRONNEMENTALE

1 GESTION ENVIRONNEMENTALE ____ 111

APPENDIX XIII - CAMERAS EMBARQUEES

1. INTRODUCTION ____ 112
2. EXIGENCES RELATIVES A L'UNITE ORAT ____ 112
3. LENTILLES DE CAMERAS, FAISCEAU ET CABLES ____ 112
4. SYSTEMES DE MONTAGE DES CAMERAS ____ 113
5. MODIFICATIONS DES PIECES HOMOLOGUEES DU VEHICULE ____ 113
6. FIA HIGH SPEED CAMERAS - VOITURES DE PRIORITE 1 INSCRITES PAR UN CONSTRUCTEUR UNIQUEMENT) ____ 113

APP. XIV - SECURITE OPERATIONNELLE EN MATIERE DE HAUTE TENSION ELECTRIQUE

DIX XV - RALLY1 – STRATEGIE HYBRIDE - DETAILS

1. DOCUMENTATION ET GUIDE D'UTILISATION ____ 114
2. PREMIERE ACCELERATION ____ 114
3. BOOST HYBRIDE ____ 114
4. REGENERATION VALIDE ____ 115
5. MODE SECTEUR DE LIAISON ____ 115

2.1 GENERAL
2.2 DRIVERS
2.3 CO-DRIVERS
3. POINTS ____ 104
3.1 GENERAL
3.2 RALLY POINTS
3.3 STAGE POINTS
3.4 RESOLVING TIES
4. CALENDAR ____ 106
5. ELIGIBLE CARS ____ 106
6. ELIGIBLE TYRES ____ 107
7. RECONNAISSANCE ____ 107
8. START ORDER AND INTERVALS ____ 107
8.2 START ORDER FOR THE SECOND DAY ____ 107
9. FUEL ____ 107
10. MARKING AND SEALING OF MECHANICAL COMPONENTS ____ 107
11. SCRUTINEERING ____ 107

APPENDIX IX — ORGANISATIONAL REQUIREMENT SPECIFICATIONS

APPENDIX XI - WRC RIGHTS

APPENDIX XII - ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

1 ENVIRONMENTAL MANAGEMENT ____ 111

APPENDIX XIII - ON-BOARD CAMERAS

1. INTRODUCTION ____ 112
2. ORAT UNIT REQUIREMENTS ____ 112
3. CAMERA LENS, LOOM AND CABLES ____ 112
4. CAMERA MOUNTING SYSTEMS ____ 113
5. CHANGES TO THE VEHICLE'S HOMOLOGATED PARTS ____ 113
6. FIA HIGH SPEED CAMERAS - RALLY1 MANUFACTURER ENTERED RALLY1CARS ONLY) ____ 113

APPENDIX XIV - HIGH VOLTAGE OPERATIONAL SAFETY

APPENDIX XV - RALLY1 – HYBRID STRATEGY - DETAILS

1. DOCUMENTATION AND USER GUIDE ____ 114
2. FIRST ACCELERATION ____ 114
3. HYBRID BOOST ____ 114
4. VALID REGEN ____ 115
5. ROAD SECTION MODE ____ 115

PRINCIPES GENERAUX

1. CONDITIONS GENERALES DU CHAMPIONNAT

La FIA organise le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (le Championnat) qui est la propriété de la FIA.
Le Championnat du Monde des Rallyes est régi par le Code Sportif International de la FIA et ses annexes (le Code) et le présent règlement qui comprend les articles applicables à l'un ou plusieurs des Championnats/Coupes suivants :

– Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Pilotes
– Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Copilotes
– Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Constructeurs
– Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Equipes
– Championnat WRC2 de la FIA pour Pilotes
– Championnat WRC2 de la FIA pour Copilotes
– Championnat WRC2 Challenger de la FIA pour Pilotes
– Championnat WRC2 Challenger de la FIA pour Copilotes
– Championnat WRC2 de la FIA pour Equipes
– Coupe des Masters WRC de la FIA pour Pilotes
– Coupe des Masters WRC de la FIA pour Copilotes
– Championnat WRC3 de la FIA pour Pilotes
– Championnat WRC3 de la FIA pour Copilotes
– Championnat WRC Junior de la FIA pour Pilotes
– Championnat WRC Junior de la FIA pour Copilotes

Les rallyes du Championnat sont publiés au calendrier annuel de la FIA.

1.1 APPLICATION

1.1.1 Tous les pilotes, concurrents et officiels participant aux Championnats s'engagent en leur noms propre, et en celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et du règlement particulier de chaque rallye.
Pour les besoins du présent Règlement Sportif, les promoteurs de championnat, manufacturiers de pneus, fournisseurs de carburants ou tout autre fournisseur lié avec une voiture en compétition, sont considérés comme des participants au rallye au sens de l'Article 1.3 du Code Sportif International et, à ce titre, sont tenus de respecter les obligations qui s'imposent à eux ainsi que les décisions de l'autorité sportive.

1.1.2 Seule la FIA peut accorder des dérogations au présent règlement. Toute demande de dérogation aux règlements applicables pour les Championnats doit être soumise au moyen du formulaire fourni par le Département Rallye FIA à cet effet.

1.1.3 Le directeur de course est chargé de l'application du présent règlement et du règlement particulier avant et pendant le déroulement du rallye. Il doit informer les Commissaires Sportifs de tous les incidents importants survenus qui requièrent l'application de ce règlement ou du règlement particulier du rallye. Dans les situations spécifiquement prévues dans ce Règlement, et s'il le juge nécessaire par ailleurs, il doit également notifier par écrit toute application au(x) concurrent(s) concerné(s).

1.1.4 Tout ce qui n'est pas expressément autorisé par le présent règlement est interdit.

1.1.5 Toute violation du présent règlement sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une sanction telle que prévue par le Code Sportif International. Tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les Commissaires

GENERAL PRINCIPLES

1. GENERAL CHAMPIONSHIP CONDITIONS

The FIA organises the FIA World Rally Championship (the Championship) which is the property of the FIA.
The World Rally Championship is governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (the Code) and these regulations which consist of articles applicable to one or more of the following specific Championships/Cups:

– FIA World Rally Championship for Drivers
– FIA World Rally Championship for Co-Drivers
– FIA World Rally Championship for Manufacturers
– FIA World Rally Championship for Teams
– FIA WRC2 Championship for Drivers
– FIA WRC2 Championship for Co-Drivers
– FIA WRC2 Challenger Championship for Drivers
– FIA WRC2 Challenger Championship for Co-Drivers
– FIA WRC2 Championship for Teams
– FIA WRC Masters Cup for Drivers
– FIA WRC Masters Cup for Co-Drivers
– FIA WRC3 Championship for Drivers
– FIA WRC3 Championship for Co-Drivers
– FIA Junior WRC Championship for Drivers
– FIA Junior WRC Championship for Co-Drivers

The Championship rallies are published on the FIA annual calendar.

1.1 APPLICATION

1.1.1 All drivers, competitors and officials participating in the Championships undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the Code, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations, and the supplementary regulations of each rally.
For the purposes of the current Sporting Regulations, the championship promoters, tyre manufacturers, fuel suppliers or any suppliers connected with competitive cars are considered to be rally participants in accordance with Article 1.3 of the International Sporting Code, and as such must adhere to the obligations imposed on them, and abide by the decisions of the sporting authority.

1.1.2 Only the FIA may grant waivers to these regulations. Any request for a waiver from the regulations applicable for WRC is to be submitted on the form provided by the FIA Rally Department for that purpose.

1.1.3 The Clerk of the Course is charged with the application of these regulations and the rally supplementary regulations before and during the running of the rally. He must inform the Stewards of any important incidents that have occurred which require the application of these regulations or the rally supplementary regulations. In the cases specifically referred to in these Regulations, and as he may otherwise deem appropriate, he shall also notify in writing any such application to the competitor/s concerned.

1.1.4 Anything that is not expressly authorised by these regulations is forbidden.

1.1.5 Any breach of these regulations will be reported to the Stewards, who may impose a penalty as stipulated in the International Sporting Code. Any case not provided for in the regulations will be studied by the Stewards, who alone have

Sportifs, seuls habilités à prendre une décision comme prévu dans le Code Sportif International.

1.2 LANGUE OFFICIELLE
Les différents documents, notamment le règlement particulier et tous les additifs, doivent être rédigés au minimum en anglais qui sera la version définitive en cas de litige quant à leur interprétation. Les documents rédigés dans la langue du pays organisateur demeurent à l'appréciation et sous la responsabilité de l'organisateur.

1.3 INTERPRETATION
En cas de divergences d'interprétation du présent règlement, seule la FIA pourra arbitrer. Durant l'épreuve, les Commissaires Sportifs statueront sur toute divergence éventuelle. Le texte final du présent règlement est la version anglaise, qui sera utilisée en cas de différend quant à son interprétation. Les titres de ces documents sont uniquement destinés à faciliter la consultation et ne font pas partie du règlement.

1.4 DATE D'APPLICATION
Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 2024.

2. DEFINITIONS

2.1 DEBUT DU RALLYE
Tout rallye débute le jour des vérifications administratives ou des reconnaissances (selon que l'un ou l'autre se produit le premier). La partie compétitive du rallye débute lors du contrôle horaire CH0.

2.2 ADDITIF
Document écrit officiel destiné à préciser ou compléter le règlement particulier du rallye tel que précisé à l'Annexe II. Un additif ne peut changer ou amender le Règlement Sportif du Championnat du Monde des Rallyes. Cela peut être uniquement fait par une dérogation accordée par la FIA.

2.3 COMMUNICATION
Document écrit officiel de nature informative qui peut être publié soit par le directeur de course, soit par les Commissaires Sportifs.

2.4 ZONES DE CONTROLE
La zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau beige à trois barres transversales est considérée comme la zone de contrôle.

2.5 EQUIPAGE
Un équipage est composé de deux personnes à bord de chaque voiture désignées comme pilote et copilote. Sauf indication contraire, les deux membres de l'équipage pourront conduire pendant le rallye. Ils devront obligatoirement être tous deux titulaires d'une licence internationale de compétition de pilote FIA ainsi que d'un permis de conduire valide pour l'année en cours qui soit valable pour le rallye. Si aucun concurrent ne figure sur la demande d'engagement, le pilote sera considéré comme étant également le concurrent et doit détenir les deux licences correspondantes. Lorsqu'ils participent à des compétitions hors de leur pays, les équipages doivent avoir souscrit une police d'assurance internationale couvrant leur rapatriement en cas d'accident, si nécessaire.

2.6 DECISION
Un document publié par le directeur de course ou les Commissaires Sportifs pour annoncer leurs conclusions suite à une enquête, audience ou investigation.

2.7 FIA
La mention FIA renvoie au Département Road Sport de la FIA.

2.8 FIN DU RALLYE
Le rallye se termine avec la publication du classement final. La partie compétitive du rallye se termine au dernier contrôle horaire.

2.9 EUROPE
Aux fins du présent règlement, on entendra par «Europe» les pays de l'UE, de UK de l'AELE et la Turquie.

the power to make decisions as stipulated in the International Sporting Code.

1.2 OFFICIAL LANGUAGE
The various documents, and in particular the supplementary regulations and any bulletins, must be written at least in English which shall be the final version should any dispute arise as to their interpretation. The documents written in the language of the organising country remain at the discretion and responsibility of the organiser.

1.3 INTERPRETATION
Should any dispute arise as to the interpretation of these regulations, only the FIA has the authority to decide. During the event, the Stewards will decide on any dispute. The final text of these Regulations shall be the English version, which will be used should any dispute arise as to their interpretation. Headings in these documents are for ease of reference only and do not form part of the Regulations.

1.4 DATE OF APPLICATION
These regulations come into force on 1 January 2024.

2. DEFINITIONS

2.1 BEGINNING OF THE RALLY
The rally begins on the day of administrative checks or reconnaissance (whichever is the earlier). The competition element of the rally begins at the time control TC0.

2.2 BULLETIN
An official written document intended to clarify or complete the supplementary regulations of the rally as detailed in Appendix II. A bulletin cannot change or amend the World Rally Championship Sporting Regulations, this can only be done by the issuing of a waiver granted by the FIA.

2.3 COMMUNICATION
Official written document of an informative nature which may be issued by either the Clerk of the Course or the Stewards.

2.4 CONTROL AREAS
The area between the first yellow warning sign and the final beige sign with three transverse stripes is considered as the control area.

2.5 CREW
A crew is made up of two persons on board each car nominated as driver and co-driver. Unless otherwise stated, either member of the crew may drive during the rally and each one must hold an FIA international driver's competition licence and a valid driving licence for the current year, which is valid for the rally. If no competitor is listed on the entry application, the driver is deemed also to be the competitor and must hold the two corresponding licences. When competing outside their countries, crews must have taken out an international insurance policy covering their repatriation, if necessary, after an accident.

2.6 DECISION
A document issued by the Clerk of the Course or the Stewards to announce their findings following an enquiry, hearing or investigation.

2.7 FIA
Any mention of the FIA refers to the FIA Road Sport Department.

2.8 END OF THE RALLY
The rally ends upon posting of the Final Classification. The competition element of the rally finishes at the final time control.

2.9 EUROPE
For the purpose of these regulations, 'Europe' shall be

2.10 ZONE D'ATTENTE
Une zone clôturée et contrôlée dont l'accès n'est autorisé qu'au personnel détenant le laissez-passer approprié tel que défini par l'organisateur.

2.11 LIENS
Un minimum de deux (2) rallyes liés en vue de limiter l'utilisation de moteurs, transmissions ou pièces.

2.12 NEUTRALISATION
Temps pendant lequel un équipage est arrêté par les organisateurs pour quelque raison que ce soit où les règles de parc fermé s'appliquent.

2.13 PARC FERME
Zone dans laquelle une opération, vérification, préparation ou réparation sur la voiture n'est autorisée que si expressément prévue par le présent règlement ou par le règlement particulier du rallye et où seuls les officiels autorisés sont admis.

2.14 NOTIFICATION
Document écrit officiel, émis et publié par le Directeur de Course afin d'informer, lorsque nécessaire, un ou des concurrents de l'application de ce Règlement et/ou du Règlement Particulier du rallye.

2.15 ASSISTANCE INTERDITE
L'utilisation ou la réception par l'équipage de tous matériaux manufacturés (solides ou liquides, sauf si fournis par les organisateurs), pièces détachées, outils ou matériel autres que ceux transportés dans la voiture concurrente ou la présence du personnel de l'équipe tel que défini à l'Art. 56.2.

2.16 RECONNAISSANCE
La présence sur une épreuve spéciale, de quelque manière que ce soit, d'un pilote et/ou copilote de priorité de la FIA à tout moment ou de tout membre d'équipage non prioritaire ayant l'intention de s'engager dans un rallye après l'annonce de l'itinéraire.

2.17 PROGRAMME DES RECONNAISSANCES
Programme spécifié dans le règlement particulier durant lequel les équipages ont la possibilité de se familiariser avec le parcours du rallye.

2.18 REGROUPEMENT
Arrêt prévu par les organisateurs en régime de parc fermé avec un contrôle horaire à l'entrée et un à la sortie pour permettre de suivre le programme et/ou de regrouper les voitures restant en course. Le temps d'arrêt pourra varier d'un équipage à l'autre.

2.19 SECTEUR DE LIAISON
Les parties d'un itinéraire qui ne sont pas utilisées en tant qu'épreuves spéciales.

2.20 SECTION DU RALLYE
Chaque partie du rallye séparée par un regroupement.

2.21 ASSISTANCE
L'assistance se définit comme tout travail sur une voiture concurrente excepté ce qui est stipulé à l'Art. 56.

2.22 EPREUVE SPECIALE
Epreuve de vitesse chronométrée sur route fermée au public pour le rallye.

2.23 EPREUVE SUPER SPECIALE
Toute variante par rapport au déroulement d'une épreuve spéciale tel que décrit aux Art. 48 à 49 du présent règlement, détaillé dans le règlement particulier du rallye et identifié comme tel dans l'itinéraire.

2.24 EQUIPE
Une équipe est composée du concurrent, de l'équipage et du personnel de soutien.

considered to include the countries of the EU, EFTA, UK and Turkey.

2.10 HOLDING AREA
An area fenced and controlled with access permitted only to personnel holding the appropriate pass as defined by the organiser.

2.11 LINKS
A minimum of two (2) rallies joined for the purposes of limiting the use of engines or transmissions or components.

2.12 NEUTRALISATION
The time during which a crew is stopped by the organisers for whatever reason where parc fermé rules apply.

2.13 PARC FERMÉ
An area in which any operation, checking, tuning or repair on the car is not allowed unless expressly provided for by these regulations or by the supplementary regulations of the rally and where only authorised officials are admitted.

2.14 NOTIFICATION
An official written document issued and published by the Clerk of the Course informing, as appropriate, a competitor/competitors of the application of these regulations and/or the rally supplementary regulations.

2.15 PROHIBITED SERVICE
The use or receipt by the crew of any manufactured materials (solid or liquid, unless supplied by the organisers), spare parts, tools or equipment other than those carried in the competing car or the presence of team personnel as defined in Art. 56.2.

2.16 RECONNAISSANCE
The presence on a special stage in any way whatsoever of an FIA priority driver and/or co-driver at any time or of any non-priority crew member intending to enter a rally after the announcement of the itinerary.

2.17 RECONNAISSANCE TIMETABLE
The timetable specified in the supplementary regulations during which the crews may familiarise themselves with the rally route.

2.18 REGROUP
A stop scheduled by the organisers under parc fermé conditions having a time control at the entrance and exit to enable the schedule to be followed and/or to regroup the cars still in the rally. The stopping time may vary from crew to crew.

2.19 ROAD SECTION
The parts of an itinerary which are not used as special stages.

2.20 SECTION OF THE RALLY
Each part of the rally separated by a regroup.

2.21 SERVICE
Any work on a competing car except where limited in Art. 56.

2.22 SPECIAL STAGE
Timed speed test on roads closed to the public for the rally.

2.23 SUPER SPECIAL STAGE
Any variation from the running of a special stage as described in Arts. 48 to 49 of these regulations and detailed in the rally supplementary regulations and identified as such in the itinerary.

2.24 TEAM
A team is made up of the competitor, the crew and support personnel.

2.25 ESSAIS
La présence combinée d'une Rally1 car conduite de manière compétitive, ou de toute voiture préparée selon les spécifications du Règlement Technique Rappartenant à la même famille qu'une Rally1 car, et d'un concurrent inscrit au Championnat pour Constructeurs ou du personnel employé ou sous contrat avec ledit concurrent, lorsqu'en dehors de l'itinéraire d'un rallye.

2.26 CARNET DE CONTROLE
Carnet destiné à recueillir les visas et les pointages des temps enregistrés aux différents points de contrôle prévus sur l'itinéraire.

2.27 CARTON JAUNE
Si une défaillance grave est constatée en ce qui concerne la sécurité des spectateurs sur les rallyes, la Commission WRC peut donner un carton jaune à l'organisateur d'épreuve ayant commis une telle infraction. Si deux cartons jaunes sont donnés deux années consécutives, une pénalité sera infligée par la Commission WRC.

2.25 TESTING
The combined presence of a competitively driven Rally1 Car, or any car prepared to Rally1 technical regulations and of a competitor registered for the Manufacturers' Championship or personnel employed by or contracted to that competitor, when outside the itinerary of a rally.

2.26 TIME CARD
A card intended for the stamps and entry of times recorded at the different control points scheduled on the itinerary.

2.27 YELLOW CARD
A serious lack of spectator safety in rallies may cause a yellow card to be given by the WRC Commission to an event organiser who has committed such an offence. If two yellow cards are received within two consecutive years, a penalty will be imposed by the WRC Commission.

CHAMPIONNATS ET POINTS

3. EXIGENCES CONCERNANT LE CHAMPIONNAT

3.1 RAPPORTS

3.1.1 Pour chaque rallye, un rapport sera rédigé par la FIA en association avec des officiels de la FIA et étudié par la Commission de la FIA concernée.

3.1.2 Tout rallye du Championnat qui, d'après le rapport, n'aurait pas été conforme au règlement ou n'aurait pas atteint le niveau requis eu égard aux points observés pourra ne pas être accepté les années suivantes dans le Championnat.

3.2 ANNULATION D'UN RALLYE DU CHAMPIONNAT
Tout rallye du Championnat annulé ne sera pas inscrit au Championnat les années suivantes, sauf cas de force majeure reconnu comme tel par la FIA.

3.3 ATTRIBUTION DES POINTS DU CHAMPIONNAT

3.3.1 Pour les Championnats du Monde des Rallyes pour Constructeurs, Pilotes et Copilotes, les points seront attribués pour chaque rallye en tenant compte du classement général après le samedi (avec toutes les pénalités en temps accumulées jusqu'au contrôle horaire final du samedi inclus) selon le barème suivant :

1er:	18 points
2e:	15 points
3e:	13 points
4e:	10 points
5e:	8 points
6e :	6 points
7e:	4 points
8e:	3 points
9e:	2 points
10e:	1 point

Pour marquer des points, l'équipage doit être classé dans le classement final du rallye. Si un équipage n'est pas classé dans le classement final du rallye, le(s) concurrent(s) suivant(s) sera(ont) avancé(s) pour marquer des points.

3.3.2 Pour les Championnats du Monde des Rallyes pour Constructeurs, Pilotes et Copilotes, des points supplémentaires selon le barème ci-après seront attribués en fonction d'un classement général cumulé du dimanche uniquement, comprenant la partie allant du premier contrôle horaire après le regroupement pour la nuit jusqu'au contrôle horaire final de la partie compétitive du rallye (avec toutes les pénalités en temps accumulées dans cette partie de la compétition).

CHAMPIONSHIPS & POINTS

3. THE CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS

3.1 REPORTS

3.1.1 For each rally, a report will be drawn up by the FIA in association with FIA officials, and reviewed by the relevant FIA Commission.

3.1.2 Any Championship rally shown by the report to have failed either to comply with the regulations or to attain an adequate standard against the points observed may not be accepted in the Championship in further years.

3.2 CANCELLATION OF A CHAMPIONSHIP RALLY
Any Championship rally which is cancelled will not be entered in the Championship in subsequent years, except in a case of force majeure as recognised by the FIA.

3.3 ATTRIBUTION OF CHAMPIONSHIP POINTS

3.3.1 For the World Rally Championships for Manufacturers, for Drivers and for Co-Drivers, points will be awarded for each rally taking into account the general classification after Saturday (with all time penalties accrued until and including the final time control on Saturday) according to the following scale

1st:	18 points
2nd:	15 points
3rd:	13 points
4th:	10 points
5th:	8 points
6th:	6 points
7th	4 points
8th:	3 points
9th:	2 points
10th:	1 point

To score points, the crew must be classified in the Final Classification of the rally. If a crew is not classified in the Final Classification of the rally, the next Competitor(s) will be moved up to score points.

3.3.2 For the World Rally Championships for Manufacturers, for Drivers and for Co-Drivers, additional points as per the following scale will be awarded according to an accumulated general classification of Sunday only, comprising the part from the first time control after the overnight regroup up to and including the final time control of the competition element of the rally (with all time penalties accrued in this part of the competition).

1er:	7 points
2e:	6 points
3e:	5 points
4e:	4 points
5e:	3 points
6 e:	2 points
7e:	1 point

3.3.3 Pour les Championnats du Monde des Rallyes pour Constructeurs, Pilotes et Copilotes, des points supplémentaires selon le barème ci-après seront attribués conformément au classement de la «spéciale Power» comme indiqué à l'Art. 50.4.

1er :	5 points
2e :	4 points
3e :	3 points
4e :	2 points
5e :	1 point

~~**3.3.2.1** Pour les Championnats du Monde des Rallyes pour Pilotes et Copilotes WRC2, des points supplémentaires selon le barème ci-après seront attribués conformément au classement de la « spéciale Power » comme indiqué à l'Art. 50.4. et uniquement aux pilotes et copilotes désignés pour marquer des points WRC2 tel que spécifié à l'Art. 6.2.3.~~

~~1er :~~	~~3 points~~
~~2ème :~~	~~2 points~~
~~3ème :~~	~~1 points~~

3.3.4 Pour tous les autres titres de Championnat/Coupe, les points seront attribués pour chaque rallye en tenant compte du classement général selon le barème suivant :

1er :	25 points
2e :	18 points
3e :	15 points
4e :	12 points
5e :	10 points
6e :	8 points
7e :	6 points
8e :	4 points
9e :	2 points
10e :	1 point

3.3.5 Pour marquer des points dans l'un des championnats pour pilotes, la personne désignée comme pilote sur le formulaire d'engagement doit conduire la voiture sur les épreuves spéciales du rallye, sauf en cas de force majeure survenant pendant la compétition, notifié aux Commissaires Sportifs et reconnu comme tel par ces derniers.

3.3.6 Attribution de points réduits
Dans le cas où l'un des rallyes ne pourrait se dérouler complètement, les points du Championnat seront attribués sur la base du classement établi :
- la totalité des points si 75 % ou plus de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus,
- la moitié des points si 50 % ou plus mais moins de 75 % de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus,
- Un tiers des points étant attribués si entre 25 % ou plus mais moins de 50 % de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus,
- aucun point ne sera attribué si moins de 25 % de la longueur d'épreuves spéciales prévue ont été parcourus.

Ceci est applicable uniquement aux points de Championnat. Les décimales seront arrondies au nombre entier immédiate ment supérieur ou inférieur.

Les points attribués pour la «Spéciale Power», si disputée, ne sont pas soumis à cette attribution de points réduits.
Dans des circonstances exceptionnelles, la FIA peut décider d'appliquer un principe différent pour l'attribution de points réduits.

3.4 RALLYES D'UN CHAMPIONNAT REGIONAL DANS LE CADRE DU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES
L'organisateur de rallyes d'un Championnat Régional de

1st:	7 points
2nd:	6 points
3rd:	5 points
4th:	4 points
5th :	3 points
6th:	2 points
7th:	1 point

3.3.3 For the World Rally Championships for Manufacturers, Drivers and for Co-Drivers, additional points as per the following scale will be awarded according to the classification of the 'Power Stage' as in Art 50.4.

1st:	5 points
2nd:	4 points
3rd:	3 points
4th:	2 points
5th:	1 point

~~**3.3.2.1** For the FIA WRC2 Championship for WRC2 Drivers and for Co-Drivers, additional points as per the following scale will be awarded according to the classification of the 'Power Stage' as in Art 50.4. and including only Drivers and Co-Drivers nominated to score WRC2 points as in Art. 6.2.3.~~

~~1st:~~	~~3 points~~
~~2nd:~~	~~2 points~~
~~3rd:~~	~~1 point~~

3.3.4 For all other Championship/Cup titles, points will be awarded for each rally taking into account the general classification according to the following scale:

1st:	25 points
2nd:	18 points
3rd:	15 points
4th:	12 points
5th:	10 points
6th:	8 points
7th	6 points
8th:	4 points
9th:	2 points
10th:	1 point

3.3.5 In order to score points in any of the championships for drivers, the person nominated as the driver on the entry form must drive the car on the rally special stages, except in a case of force majeure occurring during the competition, notified to the Stewards and recognised by them.

3.3.6 Attribution of reduced points
Should one of the rallies not be able to be run in its entirety, Championship points shall be awarded based on the established classification:
- Full points if 75% or more of the scheduled length of special stages has been run,
- Half points being awarded if 50% or more but and less than 75% of the scheduled length of special stages has been run.
- One third of points being awarded if 25% or more but less than 50% of the scheduled length of special stages has been run.
- No points will be awarded if less than 25% of the scheduled length of special stages has been run.

This is applicable to Championship points only. Any decimals will be rounded up or down to the nearest full number.

Points awarded for any 'Power Stage' run are not subject to this attribution of reduced points.
In exceptional circumstances, the FIA may decide to apply a different principle for the attribution of reduced points.

3.4 REGIONAL CHAMPIONSHIP RALLIES WITHIN THE WORLD RALLY CHAMPIONSHIP
Organisers of FIA Regional Championship rallies must advise

la FIA doit aviser la FIA s'il compte inclure une manche de ce Championnat Régional dans la structure d'un rallye du Championnat du Monde des Rallyes.

4. CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR PILOTES ET CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR COPILOTES

4.1 RALLYES DE QUALIFICATION
Les Championnats du Monde des Rallyes de la FIA pour Pilotes et Copilotes comprennent les mêmes rallyes que ceux comptant pour le Championnat du Monde des Rallyes pour Constructeurs.

4.2 CLASSEMENT

4.2.1 Le classement est établi en prenant en compte le nombre total de rallyes. Le pilote et le copilote qui ont totalisé à la fin de l'année le plus grand nombre de points sont déclarés Champion du Monde des Pilotes de Rallyes et Champion du Monde des Copilotes de Rallyes.

4.2.2 Les titres seront attribués si au moins 50 % du nombre d'épreuves prévues au calendrier initial du championnat concerné ont effectivement été disputées.

Pour les championnats annexes, le nombre minimum/maximum de participations et le nombre de rallyes pris en compte pour le classement final du championnat concerné pourront être ajustés en conséquence par la FIA si le nombre d'épreuves de qualification est inférieur à celui prévu au calendrier initial.

5. CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA POUR CONSTRUCTEURS

5.1 ANNONCE
Le Championnat comporte les mêmes rallyes que ceux comptant pour les Championnats du Monde des Rallyes pour Pilotes et Copilotes. Le classement final du Championnat est établi en prenant en compte tous les résultats. Le Constructeur qui aura totalisé à la fin de l'année le plus grand nombre de points sera déclaré Champion du Monde des Constructeurs des Rallyes.

5.2 PARTICIPATION – CONSTRUCTEUR
Un Constructeur :

5.2.1 S'engage à participer à tous les rallyes du Championnat avec un minimum de deux (2) World Rally Cars conformes à l'Art. 262 de l'Annexe J 2024.

5.2.2 Souhaitant marquer des points au Championnat doit s'inscrire au Championnat auprès de la FIA au plus tard le 16 décembre 2023, à l'aide du formulaire d'inscription disponible auprès de la FIA.

5.2.3 Se verra attribuer des points
- conformément à l'Art. 3.3 du présent règlement. Pour tout Constructeur, trois (3) pilotes désignés au maximum pourront marquer des points dont seuls les deux meilleurs (voir Art. 5.2.6) marqueront les points en fonction de leur place relative. Les troisièmes voitures les mieux placées ne pourront ni marquer de points ni priver de points les autres voitures
- et, en outre, pour la « spéciale Power » conformément à l'Art. 3.3.2 du présent règlement, mais uniquement pour les deux meilleurs pilotes désignés par un Constructeur pour marquer des points et terminant parmi les cinq premiers de la « spéciale Power ». La troisième voiture d'un Constructeur terminant parmi les cinq premières de la « spéciale Power », ou toute autre voiture, ne se verra attribuer aucun point.

5.2.4 Doit s'acquitter du droit d'inscription de 385 815 €.

5.2.5 Doit donner le nom du concurrent au moment de l'inscription. Ce nom doit inclure le nom du constructeur automobile.

5.2.6 Doit communiquer à la FIA les noms des pilotes engagés, obtenir son accord et préciser quels pilotes pourront marquer

the FIA should they plan to incorporate a round of that Regional Championship within the structure of a World Rally Championship rally.

4. FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR DRIVERS AND FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR CO-DRIVERS

4.1 QUALIFYING RALLIES
The FIA World Rally Championships for Drivers and Co-Drivers comprise the same rallies as those counting for the World Rally Championship for Manufacturers.

4.2 CLASSIFICATIONS

4.2.1 The classification will be established taking into account the total number of rallies. The driver and the co-drivers having totalled the highest number of points at the end of the year will be declared World Rally Champion Driver and World Rally Champion Co-Driver.

4.2.2 Titles will be awarded if at least 50% of the number of events scheduled on the initial calendar for the respective championship have actually been run.

For the Support Championships, the minimum/maximum number of participations and the number of rallies taken into account for the final classification of the respective championship may be adjusted accordingly by the FIA should the number of qualifying events be less than scheduled on the initial calendar.

5. FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS

5.1 ANNOUNCEMENT
The Championship consists of the same rallies as those counting for the World Rally Championships for Drivers and for Co-Drivers. All the results will be taken into account when drawing up the final classification of the Championship. The Manufacturer having totalled the highest number of points at the end of the year is declared World Rally Champion Manufacturer.

5.2 PARTICIPATION – MANUFACTURER
A Manufacturer:

5.2.1 Undertakes to take part in all the rallies of the Championship with a minimum of two (2) World Rally Cars complying with the 2024 Appendix J, Article 262.

5.2.2 Wishing to score points in the Championship must register for the Championship with the FIA no later than 16 December 2023 using a registration form available from the FIA.

5.2.3 Will be awarded points
- according to Art. 3.3 of these regulations. For any one Manufacturer, a maximum of three (3) nominated drivers may be eligible to score points of which only the 2 best placed (see Art. 5.2.6) will score points according to their relative position. The third placed cars may neither score nor detract points from the other cars
- and, in addition, for the Power Stage according to Art. 3.3.2 of these regulations but only for the two best placed drivers nominated by a Manufacturer to score points and finishing in the top five of the 'Power Stage'. A manufacturer's third placed car finishing amongst the top five in the 'Power Stage', or any other car, will not be allocated any points.

5.2.4 Must pay the registration fee of €385,815

5.2.5 Must give the name of the competitor at the time of registration. This name must include the name of the car manufacturer.

5.2.6 Must inform the FIA of the names and obtain its agreement of the drivers entered, and specify which drivers will be eligible

des points à chaque rallye avant la date de clôture des engagements du rallye concerné ou au plus tard à 12h00 GMT le lundi suivant l'épreuve précédente du championnat si cette date est postérieure à la date de clôture.

5.2.7 Qui ne participerait pas à un rallye du Championnat se verra infliger une amende correspondant au montant du droit d'inscription et devra payer à chaque organisateur le droit d'engagement dû par rallye non couru et ne figurera pas au classement du Championnat.

5.3 PARTICIPATION - EQUIPE WRC
Une équipe WRC :

5.3.1 s'engage à participer à un minimum de 7 rallyes désignés, dont un hors Europe, avec jusqu'à deux World Rally Car portant le numéro d'homologation 400/01 WRC ou Ra1-22/XX.

5.3.2 pourra marquer des points uniquement lorsqu'une autre équipe est désignée pour marquer des points dans le Championnat Constructeurs WRC avec la même homologation de voiture.

5.3.3 se verra attribuer des points conformément à l'Article 3.3 du présent règlement.

5.3.4 devra s'acquitter de droits d'inscription d'un montant de 26 532€ afin de pouvoir marquer des points, quel que soit le nombre de rallyes dans lesquels elle est engagée.

5.3.5 ne pourra pas désigner un pilote qui a été désigné pour marquer des points dans l'Equipe Constructeur correspondante lors de la même saison.

5.3.6 devra informer la FIA du nom du pilote désigné aux fins de marquer des points avant la date de clôture des engagements du rallye ou conformement a l'Art. 5.2.6.

5.3.7 En ce qui concerne lesc omposants mechaniques, une Equipe WRC sera considérée de la même manière qu'un engagement Constructeur non-WRC.

6. CHAMPIONNATS ANNEXES DE LA FIA (WRC2 DE LA FIA, WRC3 DE LA FIA)

6.1 ANNONCE

6.1.1 Le Championnat WRC2 de la FIA est un Championnat réservé aux equipes, pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs avec des voitures admises comme indiqué à l'Art. 12.2.

6.1.2 Le Championnat WRC3 de la FIA est un Championnat réservé aux pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs avec des voitures admises comme indiqué à l'Art. 12.2.

6.1.3 Ci-après, les «Championnats annexes» font référence à des règles communes au WRC2 et au WRC3.

6.2 PARTICIPATION AU WRC2 DE LA FIA

6.2.1 Afin de marquer des points au Championnat WRC2 pour une équipe supportée pas un Constructeur ou privée, Pilotes, Copilotes, Challenger et Equipe doivent s'inscrire auprès de la FIA avant la date de clôture des engagements du premier rallye auquel elle participe. L'inscription au Championnat WRC2 est fixée à 118 349 € pour l'équipe ayant le nom d'un constructeur dans son appellation ou 11 835 € pour l'équipe privée. Tout constructeur inscrit conformément à l'Art. 5.2 n'est pas tenu de payer le droit d'inscription relatif uniquement au Championnat WRC2 pour Constructeurs. L'inscription au championnat WRC2, fixée à 3 533 €, doit se faire au nom d'un pilote titulaire d'une licence de concurrent en cours de validité. Les copilotes ne sont pas tenus de s'inscrire. Les pilotes titulaires d'une licence de l'ASN du pays organisateur dans lequel ils participent pour la première fois, ne sont pas tenus de payer le droit d'inscription au WRC2. Toutefois, ce droit d'inscription doit être payé si le pilote participe à une

to score points in each rally before the closing date of entries of the rally concerned or by 12:00 GMT on the Monday after the previous event in the championship if that is later.

5.2.7 Which does not take part in a Championship rally will be fined the amount of the registration fee and must pay each organiser the due entry fee per rally missed and will be excluded.

5.3 PARTICIPATION – WRC TEAM
A WRC Team;

5.3.1 Undertakes to take part in a minimum of 7 nominated rallies including one outside Europe with up to two World Rally Cars of the homologation number 400/01 WRC or Ra1-22/XX.

5.3.2 Will be eligible to score points only when there is a team scoring points in the WRC Manufacturer Championship with the same car homologation.

5.3.3 Will be awarded points according to Art. 3.3 of these regulations.

5.3.4 Must pay a registration fee of €26,532 in order to score points irrespective of the number of rallies entered.

5.3.5 Cannot nominate a driver who has been nominated to score points in the corresponding Manufacturer Team in the same season.

5.3.6 Must inform the FIA of the name of the driver for the purpose of scoring points before the closing date of entries of each rally that they want to score points or as Art. 5.2.6.

5.3.7 For the purposes of mechanical components a WRC Team will be considered in the same way as a Non-WRC Manufacturer entry.

6. FIA SUPPORT CHAMPIONSHIPS (FIA WRC2 FIA WRC3)

6.1 ANNOUNCEMENT

6.1.1 The FIA WRC2 Championship is a Championship for Teams, Drivers and Co-Drivers taking part in the qualifying rallies using eligible cars as in Art. 12.2.

6.1.2 The FIA WRC3 Championship is a Championship for Drivers and Co-Drivers taking part in the qualifying rallies using eligible cars as in Art. 12.2.

6.1.3 Hereafter, "the Support Championships" denotes rules which are common to WRC2-and WRC3.

6.2 PARTICIPATION IN FIA WRC2

6.2.1 In order to score points in the WRC2 Championship for Teams supported by a Manufacturer or independent, Drivers, Co-Drivers, Challenger and Teams must register with the FIA before the closing date of entries of the first rally entered. Registration in the WRC2 Championships is set at €118,349 for teams with the Manufacturer name in the title or €11,835 for an independent team. Any manufacturer registered as per Art. 5.2 does not need to pay the individual WRC2 Championship fee for Manufacturers. Registration for the WRC2 Championship, set at €3,533, must be made in the name of a driver holding a current and valid competitor's licence. Co-drivers are not required to register. Drivers who hold a licence from the ASN of the organising country in which they participate as a first event, are not requested to pay the WRC2 registration fee. However, this registration fee must be paid, should the driver enter another event as a WRC2 driver during the same calendar year.

autre épreuve en tant que pilote WRC2 au cours de la même année civile.

6.2.2 Afin de marquer des points Equipe, une équipe inscrite en WRC2 doit s'engager et prendre le départ de la partie compétitive avec deux (2) voitures dans un maximum de 7 rallyes. Les deux voitures seront prises en compte pour le calcul des points. (Sauf en cas de force majeure comme détaillé à l'Art. 6.2.3).

6.2.3 L'engagement dans les rallyes individuels d'un(e) équipe/pilote/copilote inscrit(e) au WRC2 doit toujours se faire en utilisant le bulletin d'engagement en ligne standard de la FIA https://registrations.fia.com/rally. A la soumission de l'engagement, il est obligatoire de préciser si l'équipe (si inscrite comme WRC2 Team), le pilote et/ou le copilote souhaite(nt) marquer des points WRC2 lors de l'épreuve en question en cochant les cases appropriées sur le bulletin d'engagement. Dans tous les cas, le statut de Priorité 2 sera attribué au pilote et une voiture éligible tel que spécifié à l'Art. 12.2 devra être utilisée. Si seul(s) le pilote et/ou le copilote d'une équipe souhaite(nt) marquer des points lors d'une épreuve, ou si ni l'équipe ni le pilote et/ou le copilote ne souhaite(nt) marquer des points lors d'une épreuve, l'équipe pourra également n'engager qu'une seule (1) voiture.

6.2.3.1 Tout engagement soumis sera toujours considéré comme l'un des rallyes prévus aux Articles 6.5.2, et 6.5.3, à moins que les Commissaires Sportifs reconnaissent un cas de force majeure sur demande individuelle devant être appuyée par des preuves claires.

6.2.4 Les pilotes seront classés comme Challenger en WRC2 s'ils :

- N'ont pas déjà remporté le championnat WRC2/3 (voitures spécification Rally2) pour les pilotes.
- N'ont pas été désigné pour marquer des points WRC constructeur

6.3 PARTICIPATION AU WRC3 DE LA FIA

6.3.1 Afin de marquer des points au Championnat WRC3, les pilotes doivent s'inscrire auprès de la FIA avant la date de clôture des engagements du premier rallye auxquels ils participent. L'inscription au Championnat WRC3, fixée à 1 766 €, doit se faire au nom d'un pilote ou d'une équipe détenant une licence concurrent en cours de validité. Les copilotes ne sont pas tenus de s'inscrire. Les pilotes titulaires d'une licence de l'ASN du pays organisateur dans lequel ils participent pour la première fois ne sont pas tenus de payer le droit d'inscription WRC3. Toutefois, ce droit d'inscription doit être payé si le pilote participe à une autre épreuve en tant que pilote WRC3 au cours de la même année civile.

6.3.2 Afin de marquer des points au Championnat WRC3, l'engagement dans les rallyes individuels devra se faire en utilisant le bulletin d'engagement en ligne standard FIA disponible à l'adresse https://registrations.fia.com/rally. Tout engagement soumis selon cette procédure sera toujours considéré comme l'un des 7 rallyes maximum conformément à l'Article 6.5.5, à moins que les Commissaires Sportifs reconnaissent un cas de force majeure sur demande individuelle devant être étayée par des preuves claires

6.3.3 Les concurrents/pilotes inscrits au WRC3 souhaitant s'engager dans un rallye sans marquer de points de Championnat WRC3 devront s'engager en tant que pilotes non prioritaires en utilisant le bulletin d'engagement en ligne standard de la FIA disponible à l'adresse indiquée dans le règlement particulier du rallye.

6.4 PARTICIPATION DANS LA COUPE DES MASTERS WRC DE LA FIA

6.4.1 Afin de marquer des points dans la Coupe des Masters WRC, les pilotes doivent s'inscrire auprès de la FIA avant la date de clôture des engagements du premier rallye auquel ils participent. L'inscription à la Coupe des Masters WRC, fixée à 3200 €, doit se faire au nom d'un pilote titulaire d'une licence de concurrent en cours de validité. Les copilotes ne sont pas

6.2.2 In order to score Team points, any team registered in WRC2 must enter and start the competition element with two (2) cars in a maximum of 7 rallies. Both cars will be taken into account for the points. (Unless subject to Force Majeure as detailled in Art. 6.2.3.1)

6.2.3 The entry of a WRC2 registered team/driver/co-driver in individual rallies shall always be made using the FIA standard online entry form at https://registrations.fia.com/rally. Upon submitting the entry, it is mandatory to nominate if the Team (if registered as WRC2 Team), Driver and/or Co-Driver wants to score WRC2 points in any of the WRC2 championships on that event by ticking the appropriate boxes on the entry form. In all cases, Priority 2 status will be allocated to the driver and an eligible car as in Art. 12.2 must be used. If only a Team's Driver and/or Co-driver want to score points on an event, or if neither the Team nor the Driver or Co-driver wants to score points on an event, a Team may also enter only one (1) car.

6.2.3.1 Any submitted entry shall always be considered as one of the number of rallies as per Articles 6.5.2 and 6.5.3, unless the Stewards grant a case of force majeure upon individual application which must be supported by clear evidence.

6.2.4 Drivers will be classified as a Challenger in WRC2 if they;

- Have not previously won the WRC2/3 (Rally2 Specification Cars) support championship for drivers.
- Have not been nominated to score WRC manufacturer points.

6.3 PARTICIPATION IN FIA WRC3

6.3.1 In order to score points in the WRC3 Championship, drivers must register with the FIA before the closing date of entries of the first rally entered. Registration for the WRC3 Championship, set at €1,766, must be made in the name of a driver, or a team holding a current and valid competitor's licence. Co-drivers are not required to register. Drivers who hold a licence from the ASN of the organising country in which they participate as a first event, are not requested to pay the WRC3 registration fee. However, this registration fee must be paid, should the driver enter another event as a WRC3 driver during the same calendar year.

6.3.2 In order to score WRC3 Championship points, the entry in individual rallies must be made using the FIA standard online entry form at https://registrations.fia.com/rally. Any entry thus submitted shall always be considered as one of the maximum of 7 rallies as per Article 6.5.5, unless the Stewards grant a case of force majeure upon individual application which must be supported by clear evidence.

6.3.3 WRC3 registered competitors/drivers wishing to enter a rally without scoring WRC3 Championship points shall enter as a non-priority driver using the FIA standard online entry form at the address given in the supplementary regulations of the rally.

6.4 PARTICIPATION IN FIA WRC MASTERS CUP

6.4.1 In order to score points in the WRC Masters Cup, drivers must register with the FIA before the closing date of entries of the first rally entered. Registration for the WRC Masters Cup, set at €3,200, must be made in the name of a driver holding a current and valid competitor's licence. Co-drivers are not required to register, but must enter the event with an eligible

tenus de s'inscrire, mais doivent s'engager dans l'épreuve avec un pilote admissible et confirmer leur admissibilité pour le marquage des points sur le formulaire d'engagement, faute de quoi ils ne seront pas pris en considération pour les points.

6.4.2 Afin de marquer des points pour la Coupe des Masters WRC, l'engagement dans les rallyes individuels doit se faire en utilisant le bulletin d'engagement en ligne standard FIA disponible à l'adresse https://registrations.fia.com/rally. Tout engagement soumis selon cette procédure sera toujours considéré comme l'un des rallyes conformément à l'Article 6.5.4, à moins que les Commissaires Sportifs reconnaissent un cas de force majeure sur demande individuelle devant être étayée par des preuves claires.

6.4.3 Les concurrents/pilotes inscrits aux Masters WRC qui souhaitent s'engager dans un rallye sans marquer de points doivent s'assurer qu'ils ne sont pas désignés en décochant la case "Masters" sur le bulletin d'engagement.

6.4.4 Les pilotes peuvent être classés comme Masters s'ils :
- sont nés le 1er janvier 1974 ou avant ;
- sont inscrits à la Coupe Masters de la FIA (voir Article 6.4.1) ;
- participent à l'épreuve dans une voiture de la classe RC2/3/4/5 ou R-GT.

Les copilotes peuvent être classés comme Masters s'ils :
- sont nés le 1er janvier 1974 ou avant ;
- participent à l'épreuve avec un pilote admissible.

6.5 POINTS

6.5.1 L'attribution de points pour les pilotes et/ou copilotes dans leur championnat respectif sera basée sur un classement séparé tiré du classement général du rallye et incluant uniquement les pilotes et/ou copilotes admissibles pour marquer des points dans ce rallye spécifique.

6.5.2 Le titre de Champion WRC2 pour équipes sera attribué, à l'équipe qui aura marqué le plus grand nombre de points sur un maximum de 6 des 7 rallyes dans lesquels ils peuvent s'engager pour marquer des points

6.5.3 Les titres de Champion WRC2 pour Pilotes, Copilotes et Challenger seront attribués au pilote et au copilote qui auront marqué le plus grand nombre de points sur un maximum de 6 des 7 rallyes dans lesquels ils peuvent s'engager pour marquer des points

6.5.4 Le prix de la coupe WRC pour les Masters sera attribué au pilote et au copilote qui auront marqué le plus grand nombre de points sur un maximum de 6 des 7 rallyes dans lesquels ils peuvent s'engager pour marquer des points. Sur les rallyes restants, ils ne pourront ni marquer de points ni priver de points les autres pilotes inscrits.. .

6.5.5 Les titres de Champion WRC3 pour Pilotes et Copilotes seront attribués au pilote et au copilote qui auront marqué le plus grand nombre de points sur un maximum de 6 des 7 rallyes dans lesquels ils peuvent s'engager pour marquer des points.

6.5.6 En cas de disqualification d'un concurrent pour l'ensemble de la compétition, ce rallye comptera toujours comme l'un des rallyes qui servent à déterminer le score total final pour ce titre spécifique de championnat ou de coupe, comme mentionné ci-dessus à l'Art. 6.5.2 à 6.5.5.

7. CHAMPIONNAT WRC JUNIOR

La réglementation concernant le Championnat WRC Junior de la FIA figure dans son intégralité à l'Annexe VIII.

8. EX AEQUO DU CHAMPIONNAT

8.1 PILOTES ET COPILOTES
Pour l'établissement du classement final et/ou provisoire d'un Championnat, les pilotes et copilotes totalisant exactement le

driver and confirm their eligibility for points scoring on the entry form or will not be counted for points.

6.4.2 In order to score WRC Masters Cup points, the entry in individual rallies must be made using the FIA standard online entry form at https://registrations.fia.com/rally. Any entry thus submitted shall always be considered as one of the rallies as per Article 6.5.4, unless the Stewards grant a case of force majeure upon individual application which must be supported by clear evidence.

6.4.3 WRC Master registered competitors/drivers wishing to enter a rally without scoring points shall ensure that they are not nominated by unchecking the 'Masters' tick box on the entry form.

6.4.4 Drivers may be classified as Masters if they;
- Have been born on or before 1 January 1974
- Have registered in the FIA Masters Cup (see Art. 6.4.1)
- Enter the event in a car from the class of RC2/3/4/5 or R-GT

Co-drivers may be classified as Masters if they:
- Have been born on or before 1 January 1974
- Enter the event with an eligible driver

6.5 POINTS

6.5.1 The awarding of points for drivers and/or co-drivers in their respective championship will be based on a separate classification drawn from the general classification of the rally and including only those drivers and/or co-drivers eligible to score points in that specific rally.

6.5.2 The WRC2 Champion title for teams will be awarded to the team who has scored the highest number of points from no more than 6 of the maximum of the 7 rallies which they may enter to score points.

6.5.3 The WRC2 Champion titles for Drivers, Co-Drivers and Challenger will be awarded to the driver and co-driver who have scored the highest number of points from no more than 6 of the maximum of the 7 rallies which they may enter to score points.

6.5.4 The WRC cup award for Masters will be awarded to the driver and co-driver who have scored the highest number of points from no more than 6 of the maximum of the 7 rallies which they may enter to score points. In the remaining rallies they may neither score nor detract points from other registered drivers.

6.5.5 The WRC3 Champion titles for Drivers and Co-Drivers will be awarded to the driver and co-driver who have scored the highest number of points from no more than 6 of the maximum of the 7 rallies which they may enter to score points.

6.5.6 In case of Disqualification of a competitor for the whole competition, this rally will always count as one of the rallies which serve to determine the final total score for that specific championship or cup title, as mentioned above in Art. 6.5.2 to 6.5.5.

7. FIA JUNIOR WRC CHAMPIONSHIP

All regulations concerning the FIA Junior WRC Championship are contained in Appendix VIII.

8. DEAD HEAT IN THE CHAMPIONSHIP

8.1 DRIVERS AND CO-DRIVERS
For drawing up the final and/or provisional classification of a Championship, the rule for deciding between drivers and

même nombre de points seront départagés comme suit :

8.1.1 En fonction du plus grand nombre de premières places, puis de deuxièmes places, puis de troisièmes places, etc. obtenues par eux aux classements finaux de leurs Championnats respectifs, en comptant uniquement les rallyes ayant servi à constituer leur total de points.

8.1.2 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues aux classements finaux de leurs Championnats respectifs, en prenant uniquement en considération les rallyes auxquels auront pris part tous les pilotes et/ou copilotes ; une 11ème place valant mieux que n'importe quel nombre de 12ème places, une 12ème place valant mieux que n'importe quel nombre de 13èmes places, et ainsi de suite.

8.1.3 En cas de nouvel ex aequo, la FIA désignera elle-même le vainqueur et départagera les autres pilotes et copilotes ex æquo en se fondant sur telles autres considérations qu'elle jugera appropriées.

8.2 CONSTRUCTEURS, EQUIPE WRC OU EQUIPE WRC2
Les Constructeurs, Equipe WRC ou Equipe WRC inscrits totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

8.2.1 En fonction du plus grand nombre de meilleures places obtenues dans les manches qualificatives du Championnat Constructeurs, Equipe WRC ou Equipe WRC2 , en ne tenant compte que de la meilleure place de chaque Constructeur / Equipe par rallye.

8.2.2 En fonction du nombre de 11es places, de 12es places, etc., une 11e place valant mieux que n'importe quel nombre de 12e places, et ainsi de suite.

8.2.3 En cas de nouvel ex aequo, la FIA désignera elle-même le vainqueur et départagera les autres Constructeurs ou Equipe WRC2 ex æquo en se fondant sur telles autres considérations qu'elle jugera appropriées.

9. CRITÈRES D'INCLUSION DES PILOTES DE RALLYES DANS LES LISTES DE PRIORITÉ DE LA FIA

9.1 PILOTES DE PREMIERE PRIORITE (P1)
Pilotes de Rally1 voitures conformes à l'Art. 262 de l'Annexe J 2024 quand
- Engagés par un constructeur ou une Equipe WRC et désignés pour marquer des points ou
- Approuvés par la FIA.

9.2 PILOTES PRIORITAIRES 2 (P2)
Pilotes inscrits dans le Championnat WRC2, et pilotes de World Rally Car conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2021

9.3 PILOTES WRC3 (P3)
Pilotes pouvant marquer des points dans le Championnat WRC3.

9.4 PILOTES JUNIOR WRC (P4)
Pilotes pouvant marquer des points dans les rallyes du Championnat WRC Junior pour ce rallye spécifique.

9.5 VOITURES DE NOTES

9.5.1 Pour les sections d'un rallye disputées entièrement sur asphalte, une voiture de notes peut être utilisée pour chaque pilote de Priorité 1 et Priorité 2 .

Ces voitures devront :
- contenir 2 personnes au maximum, le pilote de la voiture doit être titulaire d'une licence internationale de compétition pour pilote,
- être conformes aux exigences concernant les voitures de reconnaissance comme indiqué aux Art. 35.1 et 35.2 ;
- porter toute signalisation requise par la FIA sur chaque porte avant, y compris les logos «Safe Drive» ;

co-drivers who have scored exactly the same points total shall be:

8.1.1 According to the greater number of first places, then second places, then third places, etc., achieved in the final classifications on their respective Championship, counting only those rallies which have served to make up their points total.

8.1.2 According to the greater number of highest places achieved in the final classifications of their respective Championship, taking into consideration only those rallies in which all of the drivers and/or co-drivers concerned have taken part, one 11th place being worth more than any number of 12th places, one 12th place being worth more than any number of 13th places, and so on.

8.1.3 In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying drivers and co-drivers, on the basis of whatever other considerations it thinks appropriate.

8.2 MANUFACTURERS; WRC TEAM OR WRC2 TEAMS
The rule for deciding between registered Manufacturers, WRC Team or WRC2 teams which has scored exactly the same points total shall be as follows:

8.2.1 According to the greater number of highest places achieved in the qualifying rounds of the Manufacturers; WRC Team or WRC2 Team's Championship, taking into account only the highest place of each Manufacturer / Team per rally.

8.2.2 According to the number of 11th places, 12th places, etc., one 11th place being worth more than any number of 12th places and so on.

8.2.3 In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying WRC2 team on the basis of whatever other considerations it thinks appropriate.

9. CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS

9.1 FIRST PRIORITY DRIVERS (P1)
Drivers of Rally1 cars complying with the 2024 Appendix J, Art. 262 when
- Entered by a Manufacturer or a WRC Team and nominated to score points or
- Endorsed by the FIA.

9.2 PRIORITY 2 DRIVERS (P2)
Drivers who are registered in the WRC2 Championship and Drivers of World Rally cars complying with the 2021 Appendix J, Art. 255A

9.3 WRC3 DRIVERS (P3)
Drivers who are eligible to score points in the WRC3 Championship.

9.4 JUNIOR WRC DRIVERS (P4)
Drivers who are eligible to score points on rallies of the Junior WRC Championship for that specific rally.

9.5 ROUTE NOTE CARS

9.5.1 For sections of a rally run entirely on asphalt, one route note car may be used for each Priority 1 and Priority 2 driver.

Such cars shall:
- Contain no more than 2 persons, with the driver of the car holding an International Driver's Competition licence.
- Comply with the requirements for reconnaissance cars as in Art. 35.1 and Art. 35.2.
- Carry any required FIA signage on each front door including 'Safe Drive' logos.
- Operate the speed control device as used during recon-

– utiliser le dispositif de contrôle de vitesse, comme utilisé lors des reconnaissances ;
– respecter la limite de vitesse pour les épreuves spéciales qui sera annoncée par le directeur de course ;
– intervenir dans le cadre d'un programme établi par les organisateurs et géré sous l'autorité du directeur de course ;
– respecter la liste des points d'échange des notes du parcours qui est fournie par le directeur de course ;
– n'effectuer qu'un passage sur chaque épreuve spéciale ;
– n'interférer d'aucune manière avec le programme du rallye ;
– n'être utilisées que pour le pilote à qui elles ont été attribuées et retirées si ce pilote abandonne.

En l'absence de l'équipage de la voiture de notes, un membre d'équipe par concurrent peut être présent dans la RNEP dans le seul but de remettre les notes à l'(aux) équipage(s) respectif(s).

9.5.2 L'organisation peut également recourir à sa propre voiture de notes pour fournir des informations sur le parcours aux autres concurrents.

10. CARACTERISTIQUES DU RALLYE

10.1 CONFIGURATION DU RALLYE

10.1.1 Les revêtements de toutes les épreuves spéciales doivent demeurer les mêmes durant un rallye. Une épreuve super spéciale peut avoir des revêtements différents. Toutefois, pour utiliser des secteurs limités d'asphalte sur des spéciales sur terre ou vice-versa, une demande de dérogation doit être envoyée à la FIA.

10.1.2 La distance totale de l'ensemble des épreuves spéciales sera comprise entre 300 km et 350 km.
Il n'y aura pas de distance minimale ou maximale pour une épreuve spéciale ; il n'y aura toutefois pas plus de 80 km d'épreuves spéciales entre deux visites aux parcs d'assistance ou aux zones de montage des pneus.

10.1.3 Aucune épreuve spéciale ou partie d'épreuve spéciale ne peut être courue plus de deux fois dans un rallye, épreuves super spéciales exclues.

10.1.4 CHEVAUCHEMENT D'EPREUVES SPECIALES
Le choix et l'horaire des épreuves spéciales doivent permettre d'éviter, pour les 15 premières voitures au moins, prévues pour terminer l'épreuve, tout chevauchement de toute épreuve spéciale avant le départ de la suivante selon des intervalles normaux.

10.1.5 NOMBRE D'EPREUVES SPECIALES ENTRE LES ASSISTANCES
La construction de tout itinéraire comportant plus de 4 épreuves spéciales (à l'exclusion d'une super spéciale, le cas échéant) entre deux assistances est soumise à l'approbation écrite du Promoteur du WRC et de la FIA.

10.2 PROGRAMME DES RALLYES
En sus de respecter les critères ci-après, les organisateurs sont encouragés à développer les caractéristiques de leur rallye et peuvent élaborer leur propre itinéraire / programme de rallye.

10.2.1 Le programme d'un rallye se déroulera dans l'ordre suivant :
– Reconnaissances
– Administration (peut également avoir lieu avant le début des reconnaissances)
– Vérifications techniques
– Epreuve de mise au point (comme détaillé à l'Art. 36)
– Cérémonie de départ
– Rallye se terminant avec une «Spéciale Power» obligatoire conformément à l'Art. 50
– Cérémonie de podium

10.2.2 Les rallyes doivent débuter le jeudi par une cérémonie de départ et/ou une épreuve (super) spéciale et la dernière spéciale doit avoir lieu le dimanche avec une Power Stage. Toute modification de ce format sera soumise à l'accord de la FIA et du Promoteur.

10.2.3 L'arrivée de la première voiture à l'assistance finale sera sous

naissance.
– Respect the speed limit for the special stages which will be announced by the Clerk of the Course.
– Operate within a schedule issued by the organisers and run under the authority of the Clerk of the Course.

– Respect the list of route note exchange points which are issued by the Clerk of the Course.
– Cover no more than one passage of each special stage.
– In no way interfere with the schedule of the rally.
– Be used only for their allocated driver and withdrawn if this driver retires.

If not the RNC crew, then one team member per competitor may be present in the RNEP for the sole purpose of handing over the notes to the respective crew(s).

9.5.2 The rally organisation may also run its own route note car to provide advisory route notes for the other competitors.

10. RALLY CHARACTERISTICS

10.1 RALLY CONFIGURATION

10.1.1 The surfaces of all special stages must remain the same during a rally. A super special stage may have different road surfaces. However, for the use of limited sections of asphalt on gravel stages or vice versa, a waiver request may be sent to the FIA.

10.1.2 The total distance of the special stages shall be between 300 km and 350 km.
There shall be no single special stage minimum or maximum distance. However, there shall be no more than 80 km of special stages between visits to service parks or tyre fitting zones.

10.1.3 No one stage or part of a stage may be run more than twice in a rally, super special stages excluded.

10.1.4 SPECIAL STAGE OVERLAP
The choice and timing of the special stages must be such that there is no overlap of at least the first 15 cars, scheduled to finish the stage, on any special stage and before the start of the next special stage at normal intervals.

10.1.5 NUMBER OF SPECIAL STAGES BETWEEN SERVICES
The construction of any itinerary that contains any more than 4 special stages (under the exclusion of a super special stage, if any) between two services is subject to FIA and WRC Promoter's written approval.

10.2 PROGRAMME FOR THE RALLIES
Other than respecting the following criteria, organisers are encouraged to evolve their own rally characteristics and may devise their own rally programme/itinerary.

10.2.1 The timetable of a rally shall be in the following order:
– Reconnaissance
– Administration (may also take place prior to the start of reconnaissance)
– Scrutineering
– Shakedown (as detailed in Art. 36)
– Ceremonial Start
– Rally concluding with a mandatory 'Power Stage' as in Art. 50
– Podium Ceremony

10.2.2 Rallies must start on a Thursday with a Ceremonial Start and/or (Super) Special Stage(s) and have the final stage on a Sunday with a Power Stage. Any variation to this format will be subject to the agreement of the FIA and the Promoter.

10.2.3 The arrival time of the first car into final service shall be subject

réserve de l'accord entre la FIA et l'organisateur.

10.2.4 La cérémonie de podium aura lieu dans l'heure qui suit l'arrivée de la première voiture à l'assistance finale (Le cas échéant).

10.2.5 Le programme des reconnaissances aura lieu sur deux jours. Les organisateurs peuvent toutefois présenter un justificatif à la FIA pour toute modification du programme.

10.3 PROCEDURE CONCERNANT LE CHOIX DE L'ITINERAIRE

10.3.1 Generalites
Le caractère approprié des spéciales à utiliser lors d'un rallye relève de la seule responsabilité de l'organisateur du rallye qui doit éviter les routes susceptibles de ne pas être conformes aux règlements et / ou recommandations de la FIA. La sécurité est primordiale au moment de choisir les épreuves spéciales. Le choix du parcours du rallye devrait se faire en évitant les routes publiques sur lesquelles la densité de spectateurs risque d'être élevée.

10.3.2 Inspections de la FIA

10.3.2.1 Le parcours de tout rallye nouveau dans le Championnat peut être inspecté par la FIA. Par la suite, la sélection des spéciales dans de futures manches du WRC demeure de la responsabilité de l'organisateur qui peut demander à la FIA d'envoyer un observateur de sécurité (aux frais de l'organisateur).

10.3.2.2 Si le rapport d'un rallye contient des commentaires négatifs sur les spéciales d'un itinéraire, la FIA peut demander une inspection avant la prochaine édition du rallye. Cette inspection sera à la charge de l'organisateur.

10.3.2.3 Un rapport d'inspection de la FIA ou l'inclusion d'une spéciale dans un rallye du Championnat ne garantit ni n'implique en aucun cas qu'une spéciale peut être considérée comme sûre.

10.3.3 Respect de l'itineraire Officiel et Programme Sportif

10.3.3.1 Sauf cas de force majeure, le directeur de course doit faire respecter dans son intégralité l'itinéraire.

10.3.3.2 Aucune nouvelle contestation émise soit immédiatement avant, soit pendant le déroulement du rallye ne doit être prise en considération à moins qu'elle n'ait été approuvée par le Délégué à la Sécurité de la FIA.

OFFICIELS

11. OFFICIELS ET DELEGUES
11.1 COMMISSAIRES SPORTIFS
Le collège des Commissaires Sportifs (les Commissaires Sportifs) comprendra toujours trois membres. Le Président et un membre seront désignés par la FIA. Le troisième membre sera désigné par l'ASN du pays organisateur du rallye. Il doit y avoir une communication permanente entre les Commissaires Sportifs et le directeur de course. Durant le déroulement du rallye, au moins l'un des Commissaires Sportifs doit se trouver à proximité du PC du rallye.

11.2 DELEGUES DE LA FIA
Les délégués suivants peuvent être désignés par la FIA et chacun d'eux rédigera un rapport indiquant ses responsabilités sur le rallye :

11.2.1 Délégué Sportif de la FIA
Le Délégué Sportif de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et tous les autres délégués et officiels désignés par la FIA.

11.2.2 Délégué Technique de la FIA
Le Délégué Technique de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et sera commissaire technique en chef responsable de toutes les questions techniques.

to agreement between the FIA and the organiser.

10.2.4 The podium ceremony shall be held within 1 hour of the arrival of the first car into final service (if applicable).

10.2.5 The reconnaissance schedule shall take place over 2 days. Organisers may, however, submit justification to vary this to the FIA.

10.3. PROCEDURE CONCERNING THE CHOICE OF ITINERARY

10.3.1 General
The suitability of the special stages to be used in a rally is the sole responsibility of the organiser of the rally, who should avoid roads which may not comply with the FIA regulations and/or recommendations. Safety is of paramount importance when selecting stages. The selection of the rally route should avoid public roads which may include high spectator traffic density.

10.3.2 FIA Inspection

10.3.2.1 The route of any rally new to the Championship may be inspected by the FIA. Thereafter, the selection of stages in future WRC rounds remains the responsibility of the organiser who may request the FIA to send a safety observer (at the organiser's cost).

10.3.2.2 Should a rally report comment adversely on the stages of an itinerary, the FIA may require an inspection prior to the next edition of the rally. Such inspection shall be at the organiser's expense.

10.3.2.3 An FIA inspection report or the inclusion of any stage in a Championship rally in no way guarantees or implies that a stage can be considered safe.

10.3.3 Respect of the Official Itinerary and Sporting Programme

10.3.3.1 Except in a case of force majeure, the Clerk of the Course must ensure that the itinerary is respected.

10.3.3.2 No objections made immediately before or during the running of the rally will be taken into consideration unless approved by the FIA Safety delegate.

OFFICIALS

11. OFFICIALS AND DELEGATES
11.1 STEWARDS
The panel of Stewards (the Stewards) shall always comprise three members. The Chairperson and one member shall be appointed by the FIA. The third member shall be appointed by the ASN of the country organising the rally. There must be a permanent communication link between the Stewards and the Clerk of the Course. During the running of the rally at least one of the Stewards must be in the vicinity of the rally HQ.

11.2 FIA DELEGATES
The following delegates may be appointed by the FIA and each of them will draw up a report covering his/her responsibilities at the rally:

11.2.1 FIA Sporting Delegate
The FIA Sporting Delegate will liaise with the Clerk of the Course and all other appointed FIA officials and delegates.

11.2.2 FIA Technical Delegate
The FIA Technical Delegate will liaise with the clerk of the course and will be the chief scrutineer responsible for all technical matters.

11.2.3 FIA Safety Delegate

11.2.3 Délégué à la Sécurité de la FIA
Le/La Délégué à la Sécurité de la FIA est chargé(e) spécialement de vérifier la sécurité du public et des médias lors du rallye. Il/Elle a le pouvoir de retarder le départ d'une épreuve spéciale de 30 minutes maximum s'il/elle juge que les conditions de sécurité ne sont pas satisfaisantes.

11.2.4 Délégué à la Sécurité Electrique de la FIA
Le Délégué à la Sécurité Electrique de la FIA est chargé spécialement de la gestion des éléments de sécurité Haute Tension sur le rallye**.**

11.2.5 Délégué Médias de la FIA
Le Délégué Médias de la FIA est chargé de tous les aspects médias y compris des conférences de presse FIA avant et après le rallye.

11.2.6 Délégué Médical de la FIA
Le Délégué Médical de la FIA est chargé d'assurer la liaison avec le médecin-chef (rallye) concernant tous les aspects médicaux, y compris tout briefing avant le rallye.

11.3 CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS
La mission principale du chargé des relations avec les concurrents consiste à donner aux concurrents toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement du rallye. Il doit y avoir au moins un chargé des relations avec les concurrents lors de chaque rallye qui doit être facilement identifiable par les concurrent

VOITURES ADMISES

12. VOITURES ADMISES AUX RALLYES DU WRC

12.1 EXIGENCES APPLICABLES AUX RALLY1 CARS

12.1.1 L'homologation d'une Rally1 car ne sera effectuée qu'après qu'un Constructeur se sera inscrit au Championnat en cours pour Constructeurs.

12.1.2 Pour les concurrents ne pouvant pas marquer des points Constructeurs et Equipes WRC engagés avec une Rally1 au World Rally Car.

- Il n'est pas obligatoire d'utiliser simultanément tous les "Jokers" homologués lors d'une précédente année civile.
- Même si l'utilisation d'une nouvelle pièce est notée sur le passeport technique de la voiture, il sera possible d'utiliser une pièce plus ancienne.
- Les jokers doivent être déclarés lors des vérifications techniques précédant le rallye.

12.1.3 VOITURES RALLY1 SANS UNITE HYBRIDE
Les voitures de type Rally1 sans unité hybride sont acceptées aux conditions suivantes :
- Ces voitures ne peuvent pas être désignées pour marquer des points Constructeurs.
- Ces voitures doivent être conformes à l'Article 262 / Annexe J et à leur fiche d'homologation Ra1, à l'exception des points mentionnés ci-dessous :
- L'unité hybride doit être remplacée par une unité hybride factice répondant à l'une des options suivantes :
  1) Réutilisation du caisson carbone existant sans composants internes + lests (emplacement à confirmer).
  2) HPS factice de taille et de dimensions identiques / dimensions et matériau (à confirmer).
- Emplacement, position et mase minimum de l'unité hybride factice :
  a) Emplacement et position : Conformément à la fiche d'homologation Ra1.
  b) Centre de gravité / hauteur : Doit être égal ou supérieur à celui de l'unité hybride.
  c) Masse minimale (90 kg pour l'HPS factice + 1 lest de 10 kg à ajouter sur la voiture).
- Les supports de l'unité hybride doivent être conformes à la fiche d'homologation Ra1.
- Système de refroidissement pour ES et MGUK : Non applicable / peut être retiré.

The FIA Safety Delegate is specifically responsible for monitoring the safety of the public and media. He/She has the power to delay the start of a special stage by a maximum of 30 minutes if he/she considers that the safety conditions are not satisfactory.

11.2.4 eSafety Delegate
The eSafety Delegate is specifically responsoble for managing the High Voltage safety elements around the rally.

11.2.5 FIA Media Delegate
The FIA Media Delegate will be in charge of all the media matters including pre-rally and post-rally FIA Press Conferences.

11.2.6 FIA Medical Delegate
The FIA Medical Delegate will liaise with the (rally) chief medical officer regarding all medical aspects including any pre-rally briefings.

11.3 COMPETITORS' RELATIONS OFFICER(S) (CRO)
The principal duty of the CRO is to provide information or clarifications in connection with the regulations and the running of the rally to the competitors. There must be at least one CRO at each rally who must be easily identifiable by the competitors.

ELIGIBLE CARS

12. CARS ELIGIBLE TO ENTER WRC RALLIES

12.1 REQUIREMENTS FOR RALLY1 CARS

12.1.1 The homologation of a Rally1 car will be completed only after a Manufacturer has registered for the current Championship for Manufacturers.

12.1.2 For competitors ineligible to score Manufacturer's points and WRC Teams entered with a Rally1 or World Rally Car.

- All "Jokers" homologated during a previous calendar year do not need to be used simultaneously.
- Even if the use of a new part on a car is noted on its technical passport, it will be possible to use an older part.
- The jokers must be declared at pre-rally scrutineering.

12.1.3 RALLY1 CARS WITHOUT HYBRID UNIT
Rally1 type cars without hybrid unit are accepted under the following conditions:
- These cars cannot be nominated for scoring manufacturers' points.
- These cars must be in compliance with article 262 / Appendix J and their Ra1 homologation form except for the points mentioned below:
- Hybrid unit must be replaced by a dummy hybrid unit complying with one of the following options:
  1) Repurposing the existing carbon housing with no internals + Ballasts (location TBC)
  2) Dummy HPS with identical size and dimensions / dimensions and material (TBC)
- Location, position and minimum weight of the dummy hybrid unit:
  a) Location and Position: in compliance with Ra1 Homologation form
  b) Center of gravity / height: must be equal or higher to the one of hybrid unit.
  c) Minimum mass (90kg for the dummy HPS + 1 ballast of 10kg to be added on the car)
- Hybrid unit supports must be complying with Ra1 Homologation form.
- Cooling system for ES & MGUK: not applicable / may be removed.
- Safety Indicator and status light must be complying with

- L'indicateur de sécurité et le voyant de fonctionnement doivent être conformes à la fiche d'homologation Ra1.
- Module sonore : Non applicable.
- Arbre entre le système hybride et le différentiel arrière : Peut être retiré. Aucune autre modification n'est autorisée sur le différentiel arrière, à l'exception d'un couvercle ou d'un bouchon nécessaire lorsque l'arbre hybride est retiré.
- Logiciel ECU : Doit être homologué pour Rally1 HY / voir fiche d'homologation Ra1.
- Capteurs : Seuls les capteurs liés au refroidissement hybride peuvent être retirés.
- Actuateurs : Seuls les actuateurs liés au refroidissement hybride peuvent être retirés.
- Trappe de visite pour accéder aux connexions électriques du système hybride : Doit être obturée / panneau en acier obligatoire.
- Carrosserie : Refroidissement de la batterie (ES) - Conduits et refroidissement MGUK et inverter - Les conduits peuvent être déposés (Annexe J) => les ouvertures résultantes doivent être fermées.
- Carrosserie : Les garnitures homologuées pour le refroidissement du système hybride (batterie ES / MGUK et inverter) peuvent être remplacées par des panneaux de carrosserie dont la surface est continue.
- Système d'acquisition de données FIA : Aucune modification n'est autorisée.

12.2 EXIGENCES APPLICABLES AUX VOITURES PARTICIPANT AUX CHAMPIONNATS WRC2 ET/OU WRC3 DE LA FIA

Toutes les voitures doivent être conformes à la réglementation de l'Annexe J de la FIA 2024 pour :
WRC2
– les voitures du Groupe Rally2 (conformes à l'Art. 261)

– Pour les pilotes engagés avec une voiture Rally2 conforme à l'Annexe J 2024, Art. 261, il sera possible d'utiliser l'ancienne pièce après avoir appliqué un joker (excepté les jokers de fiabilité et de sécurité).
WRC3

– les voitures du Groupe Rally3 (conformes à l'Art. 260).

12.3 VOITURES NATIONALES/REGIONALES

12.3.1 Les voitures homologuées ou approuvées par l'ASN du pays organisateur seront admises à participer aux épreuves du WRC si stipulé dans le règlement particulier, sans possibilité de marquer des points au Championnat.

12.3.2 Ces voitures doivent toutefois respecter les exigences de sécurité tel que stipulé à l'Article 253 de l'Annexe J de la FIA ainsi que toutes les autres dispositions et procédures applicables stipulées dans le présent Règlement (par exemple, pneumatiques, codes à barres, carburant, réglementation en matière de nouveau départ, etc.).

12.3.3 Avant le rallye, l'organisateur proposera à la FIA une liste de voitures pour approbation.

12.3.4 Les pilotes engagés dans la classe nationale utiliseront toujours un bulletin d'engagement différent.

Ra1 Homologation form.
- Sound module: not applicable
- Shaft between hybrid system and rear differential: may be removed. No other modification permitted on rear differential except cover plate or bung required when hybrid shaft removed.
- ECU Software: Must use be homologated for Rally1 HY / see Ra1 Homologation form.
- Sensors: only sensors linked to hybrid cooling may be removed.
- Actuators only actuators linked to hybrid cooling may be removed.
- Opening for accessing electrical connections for the hybrid system: must be closed / steel panel compulsory.
- Bodywork: Battery (ES) cooling – Ducts & MGUK and inverter cooling – Ducts may be removed (Appendix J) => the resulting openings must be closed
- Bodywork: The homologated trim for cooling the hybrid system (Battery ES / MGUK and inverter) may be replaced by body panels with a continuous surface.
- FIA data logging system: no modification allowed.

12.2 REQUIREMENTS FOR CARS TO PARTICIPATE IN THE FIA WRC2 CHAMPIONSHIP AND/OR WRC3 CHAMPIONSHIP

All cars must comply with the 2024 FIA Appendix J regulations for
WRC2
– Group Rally2 cars (complying with Art. 261)

– For drivers entered with a Rally2 car complying with 2024 Appendix J, Art. 261, it will be possible to use the old part after applying a joker (except reliability and safety jokers).
WRC3

– Group Rally3 cars (complying with Art. 260).

12.3 NATIONAL/REGIONAL CARS

12.3.1 Cars homologated or approved by the ASN of the organising country will be permitted to take part in WRC events if stipulated in the supplementary regulations, without eligibility to score Championship points.

12.3.2 These cars must, however, comply with the safety requirements as stipulated in Appendix J, Art. 253 and with all other applicable provisions and procedures stipulated in the present Regulations (e.g. tyres, barcodes, fuel, restart regulations etc.).

12.3.3 Prior to the rally, the organiser will propose to the FIA a list of cars for approval.

12.3.4 Drivers entered in the national class shall always use a different entry form.

12.4 CLASSES DE VOITURES **12.4 CLASSES OF CARS**

CLASSES	GROUPES / *GROUPS*	
RC1	World Rally Cars : moteur 1.6 T *World Rally Cars: 1.6 T engine*	– Rally1 Voitures conformes à l'Art. 262 de l'Annexe J 2024 – World Rally Cars, conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2021, lorsque le pilote n'a pas marqué de points pour une Equipe Constructeur WRC au cours des cinq (5) saisons précédentes (pas une équipe WRC telle que définie à l'Art. 5.3). et lorsqu'elle est équipée d'une bride conforme à l'Art. 255A-334 à l'exception des points suivants : a) Le diamètre intérieur maximum de la bride est de 33,7 mm, b) Le diamètre extérieur de la bride à son point le plus étroit doit être inférieur à 39,7 mm et maintenu sur une distance de 5 mm de chaque côté. – World Rally Cars homologuées avant le 31.12.2013, conformes à l'extension d'homologation 100/01 KSR et à son extension WR, ainsi qu'à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013. Seules les voitures WRC dotées d'un passeport de la FIA délivré avant le 31/12/2016 sont admises. – World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2014, conformes à l'extension d'homologation 200/01 WRC ainsi qu'à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016. Seules les voitures WRC dotées d'un passeport de la FIA délivré avant le 31/12/2016 sont admises. – World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2015, conformes à l'extension d'homologation 300/01 WRC et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016. Seules les voitures WRC dotées d'un passeport FIA délivré avant le 31/12/2016 sont admises. – *Rally1 Cars complying with the 2024 Appendix J, Art. 262* – *World Rally Cars, complying with the 2021 Appendix J, Art. 255A, when the driver has not scored points for a WRC Manufacturer Team in the previous five (5) seasons (not a WRC Team as defined in Art. 5.3) and when fitted with a restrictor complying with Art. 255A-334 except for the folloing points:* *a) The maximum internal diameter of the restrictor is 33.7mm,* *b) The maximum external diameter of the restroctir at its narrowest point must be less than 39.7mm, and must be maintained over a distance of 5mm to each side.* – *World Rally Cars homologated before 31.12.2013, complying with homologation extension 100/01 KSR and its WR extension, and with the 2013 Appendix J, Art. 255A. Only WRC cars with an FIA passport issued before 31/12/2016 are allowed* – *World Rally Cars homologated as from 01.01.2014, complying with homologation extension 200/01 WRC and with the 2016 Appendix J, Art. 255A. Only WRC cars with an FIA passport issued before 31/12/2016 are allowed.* – *World Rally Cars homologated as from 01.01.2015, complying with homologation extension 300/01 WRC and with the 2016 Appendix J, Art. 255A. Only WRC cars with an FIA passport issued before 31/12/2016 are allowed.*
RC2	Groupe Rally2 *Group* Rally2 Groupe Rally2 Kit *Group Rally2 Kit*	– Voitures du Groupe Rally2 conformes à l'Annexe J 2024, Art. 261. – *Group Rally2 cars conforming to the 2024 Appendix J, Art. 261.* – Voitures equipees du Rally2 Kit conformes a l'Annexe J 2024, Art. 260E. – *Car fitted with Rally2 Kit cars confirming to the 2024 Appendix J, Art. 260E*
RGT	Voitures RGT / *RGT cars*	– Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2019. – Voitures du Groupe RGT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2024 – *Group RGT cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 256.* – *Group RGT cars conforming to the 2024 Appendix J, Art. 256*
RC3	**Rally3** (atmo entre 1390 et 2000 cm3 et turbo entre 927 et 1620 cm3) ***Rally3*** *(atmo over 1390cc and up to 2000 cc and turbo over 927cc and 1620cc)*	– Voitures du Groupe Rally3 homologuées à partir du 01/01/2021 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2024 – *Group Rally3 cars homologated from 01/01/2021 and conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260*

RC4	**Rally4** (atmo entre 1390 cm³ et 2000 cm³ et turbo entre 927 cm³ et 1333 cm³) ***Rally4*** *(atmo over 1390cc and up to 2000cc and* turbo over 927cc and up to 1333cc)	– Voitures du Groupe Rally4 homologuées à partir du 01/01/2019 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2024 – Voitures du Groupe R2 homologuées avant le 31/12/2018 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018 – *Group Rally4 cars homologated from 01/01/2019 and conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260* – *Group R2 cars homologated before 31/12/2018 and conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260*
	R3 (atmo entre 1600 cm³ et 2000 cm³ et turbo entre 1067 cm³ et 1333 cm³) ***R3*** *(atmo / over 1600cc and up to 2000cc and turbo over 1067cc and up to 1333cc)*	– Voitures du Groupe R homologuées avant le 31/12/2019 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2019 – *Group R cars homologated before 31/12/2019 and conforming to the 2019 Appendix J, Art. 260*
	R3 (turbo jusqu'à 1620 cm³ / nominal) ***R3*** *(turbo / up to 1620cc / nominal)*	– Voitures du Groupe R homologuées avant le 31/12/2019 et conformes à l'Art. 260D de l'Annexe J 2019 – *Group R cars homologated before 31/12/2019 and conforming to the 2019 Appendix J, Art. 260D*
RC5	Rally5 (atmo jusqu'à 1600 cm³ et turbo jusqu'à 1333 cm³) Rally5 (atmo up to 1600cc and turbo up to 1333cc)	– Voitures du Groupe Rally5 homologuees a partir du 01/01/2019 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2024 – *Group Rally5 cars homologated from 01/01/19 and conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260*
	Rally5-Kit (atmo ou turbo jusqu'à 1600 cm3) *Rally5-Kit (atmo or turbo up to 1600cc)*	*– Voitures du Groupe Rally5-Kit homologuées à partir du 01/01/2024 et conformes à l'Art. 260B de l'Annexe J 2024* *– Group Rally5-Kit cars homologated from 01/01/2024 and conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260B*
	Rally5 (atmo jusqu'à 1600 cm³ et turbo jusqu'à 1067 cm³) Rally5 (*atmo up to 1600cc and turbo up to 1067cc)*	– Voitures du Groupe R1 homologuees avant le 31/12/2018 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018 – *Group R1 cars homologated before 31/12/2018 and conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260*

PNEUMATIQUES ET ROUES

13. GENERALITES

13.1 POUR TOUS LES TYPES DE VOITURES ET TOUS LES CONCURRENTS

13.1.1 Conformité
Tous les pneus doivent être conformes au présent article ainsi qu'à l'Annexe V.

13.1.2 Pneus moulés
Toutes les voitures doivent être équipées de pneus moulés. La retaille manuelle ou la modification de la sculpture spécifiée ne sont pas autorisées. Seuls des pneus marqués peuvent être utilisés sur des épreuves spéciales.

13.1.3 Traitement des pneumatiques
Tout traitement chimique et/ou mécanique des pneumatiques est interdit.
Tout dispositif pour chauffer les pneus une fois montés sur les jantes est interdit.
Conserver les pneus, qu'ils soient montés sur jantes ou non, dans un environnement chauffé artificiellement à une température inférieure à 35°C est autorisé.

13.1.4 Numéros de codes à barres
Chaque pneumatique doit comporter :
– deux numéros de code à barres moulés identiques (un de chaque côté du pneu / chaque code à barres ayant une couleur différente tel que défini par la FIA) fournis par le fournisseur de codes à barres agréé par la FIA pour 2024 ; ou

– un numéro de code à barres moulé unique fourni par le fournisseur de codes à barres agréé par la FIA pour 2024.

Ces codes à barres seront utilisés pour s'assurer que les mêmes pneumatiques demeurent installés sur une voiture donnée entre des changements de pneus et que les concurrents ne

TYRES AND WHEELS

13. GENERAL

13.1 FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS

13.1.1 Compliance
All tyres must comply with this article, read in conjunction with Appendix V.

13.1.2 Moulded tyres
All cars must be fitted with moulded tyres. Hand cutting or modification of the specified tread pattern is not permitted. Only marked tyres may be used on special stages.

13.1.3 Treatment of tyres
Any chemical and/or mechanical treatment of tyres is prohibited.
Any device for heating the tyres once fitted on the rim is prohibited.
Whether fitted on rims or not, keeping tyres in an artificially heated environment below 35°C is allowed.

13.1.4 Barcode number
Each tyre must have either:
– Two identical moulded barcode numbers (one on each side of the tyre / each barcode having a different colour as defined by the FIA) supplied by the 2024 FIA-approved barcode supplier, or:

– A single moulded barcode number supplied by the 2024 FIA-approved barcode supplier.

These barcodes will be used to check that the same tyres remain fitted to a particular car between tyre changes and that competitors are not exceeding the maximum quantities allowed. The tyre barcode must always be visible from outside

dépassent pas les quantités maximales autorisées. Le code à barres des pneus doit toujours être visible depuis l'extérieur de la voiture.

13.1.5 Quantités de pneus
Tous les pilotes prioritaires ne peuvent utiliser que les quantités maximales indiquées dans le règlement particulier du rallye. Tous les pneus montés sur la voiture ou installés dans la voiture sont inclus dans la quantité totale.

13.1.6 Dispositifs permettant au pneumatique de conserver ses performances
L'utilisation de tout dispositif permettant au pneumatique de conserver ses performances avec une pression interne égale ou inférieure à la pression atmosphérique est interdite. L'intérieur du pneumatique (espace compris entre la jante et la partie interne du pneumatique) ne doit être rempli que par de l'air.

13.1.7 Jantes
Tout dispositif conçu pour fixer le pneumatique à la jante est interdit.

13.1.8 Montage des pneus
La pression maximale pour le montage du pneu sur la jante est de 8 bars à 20°C. Cette pression doit permettre au pneu d'adhérer aux parois externes de la jante.

13.1.9 Pneus asphalte
La profondeur de la sculpture des pneus asphalte montés sur la voiture doit être en permanence pendant le rallye supérieure à 1,6 mm sur au moins les trois quarts de la bande de roulement. Le manufacturier de pneus doit prévoir des marques de contrôle visibles.

13.1.10 Etat des pneus pour les Super Spéciales (ESS 1 uniquement)

Lorsqu'un rallye commence par une épreuve Super Spéciale, il
n'est pas permis de "roder" les pneus pour cette spéciale. Toute
usure excessive identifiée par les commissaires techniques sera
signalée aux Commissaires Sportifs.

13.2 TOUS LES CONCURRENTS ENGAGES AVEC UNE VOITURE 4 ROUES MOTRICES

13.2.1 Pour tous les types de pneus
Type de pneus à utiliser :
- Les pneus doivent être fournis par le manufacturier de pneumatiques désigné par la FIA
- Seuls les pneus approuvés par la FIA peuvent être utilisés.
- Si les pneus sont achetés avant le rallye, ils doivent être présentés au fournisseur avant les vérifications techniques précédant le rallye pour le contrôle des codes à barres et RFID.
- Le pneu doit être équipé d'une balise RFID permanente spécifique approuvée par la FIA et intégrée dans le pneu durant le processus de production, avant le moulage et avant la vulcanisation du pneu lui-même.
- Seuls les types de pneus spécifiés dans le règlement particulier du rallye sont autorisés.
- Les concurrents doivent commander ou obtenir leurs pneus auprès du manufacturier de pneus au plus tard 4 semaines avant un rallye organisé en Europe et 10 semaines avant les autres rallyes.

Pilotes P1 :
- Avant les vérifications techniques lors de chaque rallye, le manufacturier de pneus fournira à la FIA une liste des codes à barres sur la base de laquelle il y aura une procédure de sélection aléatoire (loterie) des pneus contrôlée par la FIA.
- Un pilote pourra uniquement utiliser un pneumatique qui aura été enregistré pour sa voiture.

the car.

13.1.5 Tyre quantities
All drivers may use only the maximum quantity of tyres detailed in the rally supplementary regulations. All tyres fitted on the car or installed in the car are included in the overall quantity.

13.1.6 Devices for maintaining full tyre performance

The use of any device for maintaining the full performance of the tyre with an internal pressure equal to or less than atmospheric pressure is forbidden. The interior of the tyre (the space between the rim and the internal part of the tyre) must be filled only with air.

13.1.7 Rims
Any device designed to clamp the tyre to the rim is not permitted.

13.1.8 Tyre fitting
The maximum pressure for fitting the tyre onto the rim is 8 bars at 20°C; this pressure must allow the tyre to stick to the outer walls of the rim.

13.1.9 Tarmac tyre
At all times during the event, the tread depth of the tarmac tyres fitted on the car must not be less than 1.6 mm over at least three quarters of the tread pattern. The tyre manufacturer must provide visible control marks.

13.1.10 Super Special Tyres Condition (SSS1 Only)

When a rally starts with a Super Special Stage it is not permitted to 'scrub' tyres for this stage. Any excessive wear identified by the Scrutineers will be reported to the Stewards.

13.2 ALL COMPETITORS ENTERED WITH A 4WD CAR

13.2.1 For all types of tyres
Type of tyres to be used:
- Tyres must be supplied by the FIA-nominated tyre company.
- Only tyres approved by the FIA may be used.
- If tyres are purchased before the rally, such tyres must be presented to the supplier before pre-rally scrutineering for barcode and RFID checking.
- The tyre must be equipped with a specific permanent RFID Tag approved by the FIA and integrated in the tyre during the production process, before moulding and before the vulcanization of the tyre itself.
- Only the types of tyres specified in the rally supplementary regulations are allowed.
- Competitors must order or obtain their tyres from the tyre company no later than 4 weeks prior to a rally held in Europe and 10 weeks before the other rallies.

P1 drivers:
- Prior to scrutineering at each rally, the tyre company will provide the FIA with a list of barcodes on the basis of which there will be a random procedure (lottery) for the selection of the tyres, overseen by the FIA.
- A driver may only use a tyre that has been registered for his car.

13.2.2 Pneus asphalte (temps sec et pluie)
Pneus pour temps sec
Type de pneus autorisés :
– Une spécification de pneu de la même sculpture, fournie en deux mélanges lors de chaque rallye concerné.
– Pneus disponibles : la quantité de pneus d'un mélange de second choix ne sera pas supérieure à 80% de la quantité totale de pneus.
Homologation :
– Les pneus asphalte doivent être conformes à l'Annexe V et homologués par la FIA pour les voitures WRC.

Pneus pour temps pluie
Type de pneus autorisés :
– Une spécification de pneu uniquement
– Les pneus asphalte pour temps de pluie doivent être conformes à l'Annexe V et homologués par la FIA pour ces voitures.

13.2.3 Pneus asphalte (neige / non cloutés)
Pour le Rallye de Monte-Carlo uniquement, des pneus de type neige 8x18'' seront autorisés.

13.2.4 Pneus asphalte (neige / cloutés)
Pour le Rallye de Monte-Carlo uniquement, des pneus cloutés de type neige 8x18'' seront autorisés.
Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, les clous doivent être conformes à l'Annexe V WRC, Section C.

13.2.5 Pneus terre
Type de pneus autorisés :
– Une spécification de pneu de la même sculpture, fournie en deux mélanges dont l'un sera désigné par la FIA pour utilisation lors de chaque rallye.
– 8 pneus de l'autre mélange pourront être disponibles à la place des pneus du mélange désigné.
– Les concurrents peuvent choisir le mélange de pneu qu'ils souhaitent pour la mise au point et cela pourrait porter le nombre total de pneus à autres mélanges à 12.

13.2.6 Pneus neige (terre)
Une spécification de pneu d'un mélange approprié pour le montage sur une jante 7"x15".
Des informations détaillées concernant les clous doivent être fournies dans le règlement particulier du rallye.
Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, les clous doivent être conformes à l'Annexe V WRC, Section C.

13.3 PILOTES ENGAGES AVEC UNE VOITURE A DEUX ROUES MOTRICES

13.3.1 Pour tous les types de pneus
Type de pneus à utiliser :
– Lors des vérifications techniques avant le rallye, le manufacturier de pneus sera enregistré par la FIA.
– Pour un rallye donné, tous les pneus utilisés par ces pilotes doivent provenir du même fournisseur de pneumatiques.

13.3.2 Pneus asphalte (temps sec et pluie)
Homologation :
Les pneus asphalte doivent être conformes à l'Annexe V et homologués par la FIA (voir liste publiée sur le site web de la FIA).

13.3.3 Pneus asphalte (neige)
Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, la réglementation et la méthode de contrôle des clous doivent figurer dans le règlement particulier.

13.3.4 Pneus terre
Sculpture terre libre.

13.3.5 Pneus neige (terre)
Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, la réglementation et la méthode de contrôle des clous doivent figurer dans le règlement particulier.

13.2.2 Tarmac tyre (dry and wet)
Dry tyres
Type of tyres that may be used:
– One specification of tyre being of the same pattern, supplied in two compounds at each applicable rally.
– Tyres available: The quantity of 2nd choice compound tyres will not be more than 80% of the total quantity of tyres.
Homologation:
– Tarmac tyres must comply with Appendix V and be homologated by the FIA for WRC cars.

Wet tyres
Type of tyres that may be used:
– One specification of tyre only.
– Wet tarmac tyres must comply with Appendix V and be homologated by the FIA for WRC cars.

13.2.3 Tarmac tyre (snow / non-studded)
For the Monte Carlo Rally only, an 8"x18" snow type tyre will be permitted.

13.2.4 Tarmac tyre (snow / studded)
For the Monte Carlo Rally only, an 8"x18" snow type studded tyre will be permitted.
If studded tyres are permitted in a rally, studs must comply with WRC Appendix V, Section C.

13.2.5 Gravel tyre
Type of tyres that may be used:
– One specification of tyre being of the same pattern, supplied in two compounds of which one compound shall be nominated by the FIA for use throughout each rally.
– 8 tyres of the other compound may be available instead of the nominated compound.
– Competitors can choose which compound of tyre they want for Shakedown and this could increase the total number of other compound tyres to 12.

13.2.6 Snow tyre (gravel)
One specification of tyre in one compound suitable for mounting on a 7"x15" rim.
Stud details must be given in the rally supplementary regulations.
If studded tyres are permitted in a rally, studs must comply with WRC Appendix V, Section C.

13.3 DRIVERS ENTERED WITH A 2WD CAR

13.3.1 For all types of tyres
Type of tyres to be used:
– At pre-rally scrutineering, the tyre manufacturer will be recorded by the FIA.
– For a given rally, all tyres used by these drivers must come from the same tyre supplier.

13.3.2 Tarmac tyre (dry and wet)
Homologation:
Tarmac tyres must comply with Appendix V and be homologated by the FIA (see list published on FIA Website).

13.3.3 Tarmac tyre (snow)
If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the supplementary regulations.

13.3.4 Gravel tyre
Free gravel tread pattern.

13.3.5 Snow tyre (gravel)
If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the supplementary regulations.

13.4 PILOTES ENGAGES AVEC DES VOITURES R-GT

13.4.1 Pour tous les types de pneus
Type de pneus à utiliser :
– Marque de pneus : libre

13.4.2 Pneus asphalte (temps sec et pluie)
Homologation :
Pour les pneus asphalte, les pilotes des voitures RGT peuvent continuer d'utiliser les spécifications précédemment homologuées pour une année supplémentaire (se reporter à la liste des pneus asphalte admis publiée sur le site web de la FIA).

13.4.3 Pneus asphalte (neige)
Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, la réglementation et la méthode de contrôle des clous doivent figurer dans le règlement particulier.

13.4.4 Pneus terre
Sculpture terre libre.

13.4.5 Pneus neige (terre)
Si les pneus cloutés sont autorisés dans un rallye, la réglementation et la méthode de contrôle des clous doivent figurer dans le règlement particulier.

13.5 CONTROLES
A tout moment pendant le rallye, des contrôles pourront être réalisés pour vérifier la conformité des pneus. Tout pneu non conforme sera signalé aux Commissaires Sportifs.

13.6 ZONES DE MARQUAGE DE PNEUMATIQUES
Une zone de marquage des pneumatiques/roues et une zone de lecture des codes à barres / RFID devront être prévues à la sortie des parcs d'assistance ou zones de montage des pneus. Pour la mise au point, la zone de marquage des pneumatiques devra être située dans la zone technique entre le contrôle horaire et le début de la mise au point. Dans le seul but d'aider lors de la procédure de marquage des pneumatiques / de lecture des codes à barres / RFID et excepté pour l'épreuve de mise au point, un membre de l'équipe pour chaque équipage pourra avoir accès à cette zone.

13.7 SECTEURS DE LIAISON
Des pneus au dessin non autorisé du manufacturier de pneus désigné peuvent être utilisés sur les secteurs de liaison.

13.8 REGLAGE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES
Le réglage de la pression des pneumatiques est autorisé :
– Quand le temps d'attente entre un CH précédant une spéciale et le départ de cette spéciale est de plus de 13 minutes pour tout équipage.
– Dans les regroupements lorsqu'ils ne sont pas suivis par un secteur de liaison avant une épreuve spéciale ou une épreuve super spéciale.

13.9 ROUES DE SECOURS
Les voitures peuvent être équipées de 2 roues de secours maximum et elles doivent transporter au moins une roue de secours, si cela est stipulé dans l'Article de l'Annexe J pour le groupe concerné.
Toute roue complète montée sur la voiture ou installée à l'intérieur de la voiture pendant l'assistance doit parvenir au parc d'assistance suivant ou à la zone suivante où un changement de pneus est autorisé. Aucune roue complète ne peut être chargée dans, ou retirée de, la voiture ailleurs que dans les parcs d'assistance ou les zones où un changement de pneus est autorisé.

13.10 FOURNISSEURS DE PNEUMATIQUES AU POINT STOP DES SPECIALES
La présence de représentants du fournisseur de pneumatiques désigné par la FIA est autorisée au point stop des épreuves spéciales. A ce point, des contrôles visuels et de la température pourront être effectués et les données concernant les produits de la société rassemblées.

13.4 DRIVERS ENTERED WITH RGT CARS

13.4.1 For all types of tyres
Type of tyres to be used:
– Make of tyres: free

13.4.2 Tarmac tyre (dry and wet)
Homologation:
For asphalt tyres, RGT Cars drivers may continue to use the previously homologated specifications for one additional year (please refer to the list of eligible asphalt tyres published on the FIA website).

13.4.3 Tarmac tyre (snow)
If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the supplementary regulations.

13.4.4 Gravel tyre
Free gravel tread pattern

13.4.5 Snow tyre (gravel)
If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the supplementary regulations.

13.5 CONTROL
At any time during the rally, controls may be carried out to check the conformity of the tyres. Any tyre which is not in conformity will be reported to the Stewards.

13.6 TYRE MARKING ZONES
A wheel/tyre marking and barcode / RFID reading zone shall be established at the exit of the service parks or TFZs. For shakedown, the tyre marking zone shall be situated within the Technical Zone between the time control and the shakedown start. For the sole purpose of assisting the tyre marking/barcode / RFID reading procedure and except for shakedown, one team member for each crew may access this zone.

13.7 ROAD SECTIONS
Non-registered pattern tyres from the nominated tyre manufacturer may be used on road sections.

13.8 TYRE PRESSURE ADJUSTMENT
The adjustment of tyre pressure is permitted:
– When the waiting time between a TC preceding a special stage and the start of that stage is more than 13 minutes for any crew.
– In regroups when not followed by a road section before a special stage, super special stage or "Power Stage".

13.9 SPARE WHEELS
Cars may carry a maximum of two spare wheels. If stipulated in the Appendix J for the concerned group, cars must carry at least one spare wheel.

Any complete wheel fitted on the car or installed inside the car during servicing must reach the next service park or the next area where a tyre change is authorised. No complete wheel may be loaded on or taken off the car elsewhere than in the service parks or the areas where a tyre change is authorised.

13.10 TYRE SUPPLIERS AT SPECIAL STAGE STOP POINT

The presence of representatives of the FIA-designated tyre supplier is authorised at the stop point of the special stages. At that point, visual and temperature checks may be carried out and the data relating to the company's products collected.

14. FOURNITURE DE PNEUMATIQUES

14.1 MANUFACTURIERS DE PNEUMATIQUES DESIGNES

14.1.1 Pour 2024, le nom et l'adresse du manufacturier est:

Pirelli Pneumatici S.p.A.
Viale Piero e Alberto Pirelli n. 25
I- 20126 Milan
Italie
www.pirelli.com
Contact: M. Terenzio Testoni
Tél. : +39 335 1227136
E-mail : terenzio.testoni@pirellif1.com

15. QUANTITES DE PNEUMATIQUES

15.1 QUANTITES DE PNEUS POUR 2024
Les quantités de nouveaux pneus pouvant être utilisés lors de chaque rallye du Championnat seront détaillées dans le règlement particulier du rallye et déterminées en fonction de ce qui suit :

- Un maximum de 7 opportunités de changements de pneus sur chaque rallye.
- La quantité maximale de pneus autorisés sur chaque rallye (y inclus l'épreuve de mise au point) sera calculée comme suit : 28 pneus pour le Rally1, 26 pour tous les autres, sauf indication contraire dans le règlement particulier après concertation entre la FIA et les fournisseurs de pneus désignés.

14. TYRE SUPPLY

14.1 NOMINATED TYRE COMPANIES

14.1.1 For 2024, the name and address of the tyre companies is:

Pirelli Pneumatici S.p.A.
Viale Piero e Alberto Pirelli n. 25
I- 20126 Milano
Italy
www.pirelli.com
Contact: Mr Terenzio Testoni
Tel: +39 335 1227136
E-mail: terenzio.testoni@pirellif1.com

15. TYRE QUANTITIES

15.1 TYRE QUANTITIES FOR 2024
The quantities of new tyres for use at each Championship event shall be detailed in the rally supplementary regulations and be based on the following:

- A maximum of 7 tyre change opportunities are permitted on any one rally.
- The maximum quantity of tyres allowed on each rally (including shakedown) will be calculated as follows: 28 tyres for Rally1, 26 for all others unless stated otherwise in the supplementary regulations following consultation between the FIA and the appointed tyre suppliers.

COMPOSANTS MECANIQUES

16. COMPOSANTS MECANIQUES

Après les vérifications techniques pré-rallye, tout changement de composant plombé (voir ci-dessous) doit être notifié par le concurrent à l'adresse électronique suivante : wrc-technical@fia.com. Cette notification doit être reçue avant le changement de pièce.

16.1 REMPLACEMENT DU MOTEUR – TOUS LES CONCURRENTS

16.1.1 Dans le cas d'une panne de moteur entre la fin des vérifications techniques d'avant rallye et le TC 0, le remplacement du moteur est autorisé. Dans ce cas, il est obligatoire d'informer le Délégué Technique de la FIA qui procèdera au plombage du nouveau moteur avant son utilisation. Voitures désignées pour marquer des points Constructeurs : voir Article 17.1.

16.1.2 Excepté ce qui précède, le même bloc-moteur et la même carrosserie doivent être utilisés depuis les vérifications techniques jusqu'à l'arrivée du rallye.

16.1.3 Le changement de moteur après le départ de la partie compétitive du rallye n'est pas autorisé.

16.2 TURBOCOMPRESSEURS – ENGAGEMENTS NON CONSTRUCTEURS WRC

16.2.1 Le turbocompresseur et le compresseur seront désignés ci-après par le terme «compresseur».

16.2.2 Le règlement en vigueur concernant la bride et le marquage demeure applicable (voir l'Annexe J).

16.2.3 Le compresseur installé sur la voiture et le compresseur de remplacement seront contrôlés et plombés à l'aide de plombages portant le même numéro lors des vérifications techniques avant le rallye.

16.2.4 Les compresseurs porteront le numéro de la voiture et seront utilisés exclusivement sur cette voiture.

16.2.5 Tous les compresseurs utilisés doivent rester plombés depuis les vérifications techniques avant le rallye jusqu'à la fin du rallye afin que les commissaires techniques puissent vérifier leur conformité.

MECHANICAL COMPONENTS

16. MECHANICAL COMPONENTS

After pre-rally scrutineering, any change of sealed component (see below) must be notified by the competitor to the following e-mail: wrc-technical@fia.com. This notification must be received prior to the change of part.

16.1 ENGINE REPLACEMENT - ALL COMPETITORS

16.1.1 In the case of engine failure between the end of pre-rally scrutineering and TC0 it is permitted to replace the engine. In this case, it is obligatory to inform the FIA Technical Delegate who will seal the new engine before its use. Cars nominated for scoring manufacturers' points: see article 17.1.

16.1.2 Other than above, the same engine block and bodyshell must be used from passing scrutineering until the finish of the rally.

16.1.3 The change of an engine after the start of the competition element of the rally is not permitted.

16.2 TURBOCHARGERS – NON-WRC MANUFACTURER ENTRIES

16.2.1 The turbocharger and compressor shall hereinafter be referred to as 'compressor'.

16.2.2 The regulations in force concerning the air restrictor and marking remain applicable (see Appendix J).

16.2.3 The compressor fitted to the car and one spare compressor will be checked and sealed with seals bearing the same number at pre-rally scrutineering.

16.2.4 The compressors will be assigned to the car's number for use exclusively on that car.

16.2.5 All used compressors must remain sealed from pre-rally scrutineering until the end of the rally in order that scrutineers may check their conformity.

16.2.6 Les règles ci-dessus sont également obligatoires pour toutes les voitures dont les compresseurs ne sont pas équipés d'une bride. Dans ce cas, les compresseurs seront marqués uniquement aux fins de les compter.

16.2.7 Pour les voitures Rally2, le système de contrôle de suralimentation FIA homologué (soupape de décharge, voir Liste Technique FIA n°43) doit être contrôlé et plombé (conformément à l'Article 261 de l'Annexe J) lors des vérifications techniques avant l'épreuve. Il doit rester plombé jusqu'à la fin du rallye sauf approbation contraire du Délégué Technique FIA.

16.3 TRANSMISSIONS – ENGAGEMENTS NON CONSTRUCTEURS WRC

16.3.1 Pour chaque voiture des pilotes de Priorité FIA, une seule boîte de vitesses et une série de différentiels de rechange (avant et/ou central et/ou arrière) peuvent être utilisées pour chaque rallye.

16.3.2 Ces pièces de rechange ainsi que celles installées sur la voiture seront marquées/plombées lors des vérifications techniques préliminaires. L'application de cette règle aux autres voitures engagées est laissée à l'appréciation des organisateurs en accord avec la FIA.

16.3.3 Les plombages/marquages permettront aux concurrents le remplacement de l'embrayage et des éventuels accessoires.

16.3.4 Toutes les pièces sont identifiées par un numéro de plombage spécifique.

16.3.5 Les plombages et les marquages sont effectués selon les spécifications publiées par la FIA pour les différents modèles de voitures.

16.3.6 Les boîtes de vitesses et les différentiels peuvent être changés dans n'importe quel parc d'assistance.

16.3.7 A condition que les plombages et les marquages d'une boîte de vitesses/différentiel(s) démontés restent intacts, les pièces pourront être réutilisées sur la même voiture.

16.3.8 Les plombages et les marquages devront rester intacts depuis les vérifications techniques avant le rallye jusqu'à la fin du rallye. Les commissaires techniques pourront contrôler les marquages/plombages à tout moment et à la fin du rallye ils pourront désassembler les pièces pour contrôler leur conformité.

16.4 EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES
Les Articles 16.2 et 16.3 s'appliquent également aux voitures engagées par des Constructeurs ne pouvant pas marquer de points dans le Championnat WRC pour Constructeurs.

17. COMPOSANTS MECANIQUES – VOITURES DES CONSTRUCTEURS WRC DESIGNEES POUR MARQUER DES POINTS CONSTRUCTEURS

Après les vérifications techniques pré-rallye, tout changement de composant plombé (voir ci-dessous) doit être notifié par le concurrent à l'adresse électronique suivante : wrc-technical@fia.com. Cette notification doit être reçue avant le changement de pièce.

Relation entre NOM DE VOITURE et NUMERO DE COMPETITION :
Avant la publication de la liste des engagés de chaque rallye, les numéros de compétition doivent être attribués à un nom de voiture spécifique par les constructeurs selon le tableau suivant :

NOM DE LA VOITURE	NUMERO DE COMPETITION
VOITURE A	
VOITURE B	
VOITURE C	

16.2.6 The above rules are also compulsory for all cars whose compressors are not equipped with an air restrictor. In this case, the compressors will be marked only for the purpose of counting them.

16.2.7 For Rally2 cars, the homologated FIA boost control system (pop-off valve, see FIA Technical List n°43) must be checked and sealed (as per Article 261 from Appendix J) at pre-event scrutineering. It must remain sealed until the end of the rally except with approval from the FIA Technical Delegate.

16.3 TRANSMISSIONS – NON-WRC MANUFACTURER ENTRIES

16.3.1 For each car of the FIA priority drivers, one spare gearbox and one set of spare differentials (front and/or centre and/or rear) may be used in each rally.

16.3.2 These spare components and those fitted to the car will be marked/sealed at initial scrutineering. The application of this rule to other cars entered is left to the discretion of the organisers in agreement with the FIA.

16.3.3 The marking/sealing will permit the competitor to replace the clutch and associated accessories.

16.3.4 All the components will be identified by a specific seal number.

16.3.5 All marking/sealing will be carried out in accordance with the details published by the FIA for the different models of car.

16.3.6 The gearboxes and differentials may be changed in any service park.

16.3.7 On condition that the seals and markings of a dismounted gearbox/differential(s) remain intact, the parts may be re-used on the same car.

16.3.8 The marking/sealing must remain intact from pre-rally scrutineering until the end of the rally. The scrutineers may check the marking/seals at any time and at the end of the rally may disassemble the parts to check their conformity.

16.4 ADDITIONAL REQUIREMENTS
Articles 16.2 and 16.3 also apply to cars entered by Manufacturers ineligible to score points in the WRC Championship for Manufacturers.

17. MECHANICAL COMPONENTS – WRC MANUFACTURERS' CARS NOMINATED FOR SCORING MANUFACTURERS' POINTS

After pre-rally scrutineering, any change of sealed component (see below) must be notified by the competitor to the following e-mail: wrc-technical@fia.com. This notification must be received prior to the change of part.

Relation between CAR NAME and COMPETITION NUMBER:

Prior to the publication of the entry list of each rally, competition numbers must be assigned to a specific car name by manufacturers according to the following table:

CAR NAME	COMPETITION NUMBER
CAR A	
CAR B	
CAR C	

Ces informations doivent être fournies au Délégué Tehnique de la FIA.

17.1 LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS

17.1.1 Chaque Constructeur ne doit pas utiliser plus de deux moteurs par nom de voiture et par saison (voir également Art. 17.2.2 et 17.2.3).

17.1.2 Chaque moteur sera associé au numéro attribué à un nom de voiture spécifique.

17.1.3 En cas de panne du moteur entre la fin des vérifications techniques d'avant rallye (voir planning des vérifications techniques) et la fin du rallye, il est permis de remplacer le moteur endommagé à condition de ne pas dépasser le nombre de moteurs autorisé à l'Article 17.1.1.

17.1.4 A tout moment, 2 moteurs au maximum pourront être plombés par nom de voiture.

17.2 PLOMBAGE DU MOTEUR

17.2.1 Le moteur de chaque voiture engagée par un Constructeur aux fins de marquer des points est plombé lors des vérifications techniques de son premier rallye. Sauf indication contraire du Délégué Technique de la FIA, il doit rester plombé jusqu'à la fin du dernier rallye de la saison et au-delà si ordonné par les Commissaires Sportifs du dernier rallye du championnat.

17.2.2 Si un Constructeur a utilisé les moteurs indiqués à l'Art. 17.1.1 et/ou qu'il apparaît que les plombages ont été détruits sans l'approbation écrite du Délégué Technique de la FIA, une pénalité de 5 minutes sera infligée par les Commissaires Sportifs lors du rallye suivant.

17.2.3 Lorsqu'une voiture ne termine pas la «Spéciale Power», un moteur supplémentaire par nom de voiture pourra être autorisé sans encourir de pénalité. Un moteur au maximum par nom de voiture et par saison pourra être plombé sans encourir de pénalité.
Lorsqu'un moteur supplémentaire est utilisé, le moteur qui était installé sur une voiture ayant abandonné (nom de voiture) ne pourra plus être utilisé pendant la saison (voir Art. 17.1.4).

17.2.4 La vérification complète de tout moteur ainsi plombé durant la saison pourra être effectuée à tout moment pendant la saison ou après le dernier rallye du championnat sur instruction du Délégué Technique de la FIA.

17.3 REMPLACEMENT DU CHASSIS
Le même châssis doit être utilisé depuis les vérifications techniques jusqu'à l'arrivée du rallye.

17.4 LIMITATION DU NOMBRE DE CHASSIS

17.4.1 Pour les voitures engagées par les Constructeurs aux fins de marquer des points dans le Championnat Constructeurs, l'utilisation de châssis par saison (essais non inclus) sans encourir de pénalité sera limitée comme suit :
– 9 châssis pour chaque Constructeur

17.4.2 Si le nombre maximal de châssis est dépassé, une pénalité en temps de 5 minutes sera infligée à partir du moment où chaque châssis supplémentaire est utilisé pour la première fois.

17.5 LIMITATION CONCERNANT LES TRANSMISSIONS (BOÎTE DE VITESSES / DIFFÉRENTIEL AVANT / DIFFERENTIEL CENTRAL / DIFFÉRENTIEL ARRIÈRE)

17.5.1 Pour chaque nom de voiture;

Lien n°1 : Portugal / Italie
Lien n°2 : Lettonie / Finlande
Lien n°3 : Europe Centrale / Japon

Les transmissions doivent rester plombés jusqu'à la fin du dernier rallye du lien (sauf approbation contraire du Délégué

This information must be provided to the FIA Technical Delegate.

17.1 LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES

17.1.1 Each Manufacturer must use no more than 2 engines per car name per season (see also Art.17.2.2 and Art. 17.2.3).

17.1.2 Each engine will be assigned to a specific car name.

17.1.3 In the case of engine failure between the end of pre-rally scrutineering (see scrutineering schedule) and the end of the Rally, it is permitted to replace the damaged engine provided that the number of engines authorized in article 17.1.1 is not exceeded.

17.1.4 At any one time, no more than 2 engines may be sealed per car name.

17.2 SEALING OF THE ENGINE

17.2.1 The engine of each car entered by a Manufacturer for the purpose of scoring points will be sealed at scrutineering at its first rally. Unless otherwise specified by the FIA Technical Delegate, it must remain sealed until the end of the last rally of the season and beyond if so instructed by the Stewards of the last championship rally.

17.2.2 If a Manufacturer has used the engines given in Art 17.1.1 and/or the seals are found to be destroyed without the written approval of the FIA Technical Delegate, a 5-minute penalty will be imposed by the Stewards at the next rally.

17.2.3 When a car does not finish the Power Stage, an extra engine per car name may be allowed without incurring a penalty. No more than one extra engine per car name and per season may be sealed without incurring any penalty.

When an extra engine is used, the engine which was fitted on a retired car (car name) may not be used any further during the season (see Art. 17.1.4).

17.2.4 A complete check of any engine so sealed during the season may be carried out at any time during the season or after the last championship rally upon the instruction of the FIA Technical Delegate.

17.3 CHASSIS REPLACEMENT
The same chassis must be used from passing scrutineering until the finish of the rally.

17.4 RESTRICTIONS ON CHASSIS

17.4.1 For cars entered by Manufacturers for the purpose of scoring points in the Manufacturers' Championship, the use of chassis per season (testing not included) without incurring a penalty will be limited as follows:
– 9 chassis for each Manufacturer.

17.4.2 Should the maximum number of chassis be exceeded, a time penalty of 5 minutes will be imposed when each additional chassis is first used.

17.5 LIMITATION OF TRANSMISSION (GEARBOX / FRONT DIFFERENTIAL / CENTRE DIFFERENTIAL / REAR DIFFERENTIAL)

17.5.1 For each car name;

Link 1 - Portugal / Italy
Link 2 - Latvia / Finland
Link 3 - Central Europe / Japan

Transmissions must remain sealed until the end of the last rally of the link (except with approval from the FIA Technical

Technique de la FIA).
S'il apparaît que les plombages ont été détruits sans l'approbation écrite du Délégué Technique de la FIA, une pénalité de 5 minutes sera infligée par les Commissaires Sportifs lors du rallye suivant.
Si une voiture ne termine pas un rallye d'un lien, une nouvelle transmission et des pièces de rechange pourront être plombées lors des vérifications techniques du rallye suivant du lien.

17.5.2 Pour les rallyes qui ne sont pas liés et pour les voitures des Constructeurs engagés pour moins de 7 rallyes, les Articles 16.3 et 17.6.2 s'appliqueront.

17.5.3 La vérification complète de toute transmission ainsi plombée durant la saison pourra être effectuée à tout moment pendant la saison ou après le dernier rallye du championnat sur instruction du Délégué Technique de la FIA.

17.6 TURBOCOMPRESSEUR / CREMAILLERE DE DIRECTION / BERCEAUX AVANT ET ARRIERE

17.6.1 Chaque Constructeur ne doit pas utiliser plus de 8 turbos par nom de voiture.

17.6.2 Pour chaque voiture engagée par un Constructeur aux fins de marquer des points, les pièces suivantes seront plombées avant chaque rallye:
– 1 turbocompresseur monté sur la voiture.
– 1 berceau avant et 1 berceau arrière montés sur la voiture.
– 1 crémaillère de direction montée sur la voiture.

17.6.3 Pour chaque voiture engagée par un Constructeur aux fins de marquer des points, les pièces suivantes seront plombées avant chaque rallye :
Si deux voitures sont engagées aux fins de marquer des points :
– 2 turbocompresseurs de réserve
– 2 berceaux avant de réserve et 2 berceaux arrière de réserve
– 2 crémaillères de direction de réserve montées
Si trois voitures sont engagées aux fins de marquer des points :
– 3 turbocompresseurs de réserve
– 3 berceaux avant de réserve et 3 berceaux arrière de réserve
– 3 crémaillères de direction de réserve montées
Ces pièces peuvent être utilisées sur chaque voiture désignée pour marquer des points Constructeurs.
– Elles doivent rester plombées jusqu'à la fin du rallye.

17.6.4 Pour les pilotes Constructeurs qui ne peuvent pas marquer de points Constructeurs, les éléments suivants seront plombés :
– 1 turbocompresseur installé sur la voiture,
– 1 turbocompresseur de remplacement.

17.7 AMORTISSEUR ET SYSTEME DE CONNEXION AU PORTE-MOYEU (CONSTRUCTEURS UNIQUEMENT)
Pour chaque voiture engagée par un Constructeur aux fins de marquer des points, les pièces suivantes seront plombées avant chaque rallye :
Si deux voitures sont engagées par un Constructeur aux fins de marquer des points :
– seulement 5 jeux d'amortisseurs et 5 jeux de systèmes de connexion au porte-moyeu sont autorisés par rallye (1 jeu = 2 avant + 2 arrière).
Si trois voitures sont engagées aux fins de marquer des points :
– seulement 7 jeux d'amortisseurs et 7 jeux de systèmes de connexion au porte-moyeu sont autorisés par rallye (1 jeu = 2 avant + 2 arrière).
L'amortisseur lui-même sera plombé de façon à ce qu'il ne soit pas possible de l'ouvrir.

17.8 RESTRICTIONS SUR LES UNITES HYBRIDES

17.8.1 Pour les voitures engagées par les Constructeurs dans le but de marquer des points dans le Championnat des Constructeurs, l'utilisation d'unités hybrides par saison (essais non compris)

delegate).
If the seals are found to be destroyed without the written approval of the FIA Technical Delegate, a 5-minute penalty will be imposed by the Stewards at the next rally.

If a car does not finish a rally of a link, new transmission may be sealed at scrutineering of the next rally of the link.

17.5.2 For rallies which are not linked and for Manufacturers' cars entered for fewer than 7 rallies, Arts. 16.3 & 17.6.2 will apply.

17.5.3 A complete check of any transmission so sealed during the season may be carried out at any time during the season or after the last championship rally upon the instruction of the FIA Technical Delegate.

17.6 TURBOCHARGER / STEERING RACK / FRONT AND REAR SUBFRAME

17.6.1 Each Manufacturer must use no more than 8 turbos per car name.

17.6.2 For each car entered by a Manufacturer for the purpose of scoring points, the following parts will be sealed before each rally:
– 1 turbocharger fitted on the car.
– 1 front subframe and 1 rear subframe fitted on the car.
– 1 steering rack fitted on the car.

17.6.3 For cars entered by a manufacturer for the purpose of scoring points, the following parts will be sealed before each rally:
If 2 cars are entered for the purpose of scoring points:

– 2 spare turbochargers.
– 2 spare front subframes and 2 spare rear subframes.

– 2 spare steering racks fitted.
If 3 cars are entered for the purpose of scoring points:

– 3 spare turbochargers.
– 3 spare front subframes and 3 spare rear subframes.

– 3 spare steering racks fitted.
Those parts may be used on each car nominated to score Manufacturer points.
– They must remain sealed until the end of the rally.

17.6.4 For Manufacturer drivers who are not eligible to score Manufacturer's points, the following will be sealed:
– 1 turbocharger fitted to the car
– 1 replacement turbocharger.

17.7 SHOCK ABSORBER AND SYSTEM OF CONNECTION TO THE HUB CARRIER (MANUFACTURERS ONLY)
For each manufacturer, the following parts for cars entered for the purpose of scoring points will be sealed before each rally:

If 2 cars are entered for the purpose of scoring points:

– only 5 sets of shock absorbers and 5 sets of connection systems to the hub carrier are authorised per rally (1 set = 2 front + 2 rear).
If 3 cars are entered for the purpose of scoring points:

– only 7 sets of shock absorbers and 7 sets of connection systems to the hub carrier are authorised per rally (1 set = 2 front + 2 rear).
The shock absorber itself will be sealed so that it is not possible to open it.

17.8 RESTRICTIONS ON HYBRID UNITS

17.8.1 For cars entered by Manufacturers for the purpose of scoring points in the Manufacturers' Championship, the use of hybrid units per season (testing not included) without incurring a

sans encourir de pénalité sera limitée comme suit :
- Chaque Equipe Constructeur - Un maximum de 3 nouvelles unités par saison est autorisé. Le nombre total d'unités hybrides par saison n'est pas limité.

Pour 2025 et 2026, un maximum de 3 nouvelles unités hybrides par saison est autorisé.

Une unité hybride révisée n'est pas considérée comme une unité hybride neuve lorsqu'au moins un des composants suivants est inchangé : inverter, MGU ou bloc batterie. Dans le cas où ces trois éléments seraient changés simultanément, la décision sera laissée à l'appréciation de la FIA et du fournisseur du système hybride.

17.8.2 Pour chaque voiture engagée par un Constructeur dans le but de marquer des points, le nombre d'unités hybrides autorisées par Rallye est le suivant :
- deux voitures engagées par un Constructeur dans le but de marquer des points : seulement 4 unités hybrides peuvent être nominées pour les deux voitures
- trois voitures engagées par un constructeur dans le but de marquer des points : seulement 6 unités hybrides peuvent être nominées pour les trois voitures.

17.8.3 Pour toutes les autres voitures Rally1, seules une unité hybride et une unité hybride de rechange peuvent être utilisées dans chaque rallye.

17.8.4 Les composants de rechange et ceux montés sur la voiture seront marqués/scellés lors des vérifications techniques préliminaires.

17.8.5 Si le nombre maximum d'unités hybrides en Art. 17.8.1 / 17.8.2 / 17.8.3 est dépassé, une pénalité en temps de 5 minutes sera infligée lorsque chaque unité hybride supplémentaire sera enregistrée pour la première fois lors des vérifications techniques avant l'épreuve.

17.9 PIECES DE RECHANGE INSTALLEES A L'INTERIEUR DES VOITURES DE RALLYE

Pour chaque voiture de constructeur :
– Toute pièce de rechange installée à l'intérieur d'une voiture de rallye doit être déclarée au Délégué Technique de la FIA lors des vérifications techniques pré-rallye. Une liste détaillée (avec photos) doit être fournie par e-mail (wrc-technical@fia.com).
– Cette liste peut être modifiée pendant le rallye mais tout changement doit être notifié au Délégué Technique de la FIA par e-mail pendant que la voiture se trouve dans le parc d'assistance.
– Les pièces énumérées pour une voiture en particulier ne peuvent pas être utilisées pour une autre voiture.
– Toute pièce de rechange installée à l'intérieur de la voiture pendant l'assistance doit parvenir au prochain parc d'assistance. Aucune pièce de rechange supplémentaire ne peut être chargée dans le, ou retirée du, véhicule ailleurs que dans les parcs d'assistance.

18. EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES CONCERNANT LA VOITURE

18.1 CAMERAS EMBARQUEES

18.1.1 Si le Promoteur le requiert, un concurrent doit avoir à bord de sa voiture une caméra embarquée et/ou un autre dispositif d'enregistrement. Ces derniers seront installés par le fournisseur du dispositif d'enregistrement et doivent être approuvés par les commissaires techniques.
Le concurrent doit suivre toutes les instructions raisonnables pour faciliter l'installation et doit fournir l'alimentation à l'appareil d'enregistrement tel que spécifié à l'Annexe XIII.

18.1.2 Le concurrent de toute voiture qui est équipée d'une caméra embarquée doit avoir l'accord préalable du Promoteur. Les caméras autorisées seront identifiées à l'aide d'une décalcomanie adhésive et devront être montées dans la voiture au moment des vérifications techniques. Le système de caméra embarqué tel qu'il est installé doit être approuvé par les commissaires techniques.

penalty will be limited as follows:
- Each Manufacturer Team: Maximum 3 new units per season are allowed. The total number of hybrids units per season is not limited.

For 2025 and 2026, maximum 3 new hybrid units per season are allowed.

A refurbished hybrid unit is not considered as a new hybrid unit when at least one of the following components is unchanged: inverter, MGU or battery pack. If these three elements are changed simultaneously, the decision will be at the discretion of the FIA and the hybrid system supplier.

17.8.2 For each car entered by a Manufacturer for the purpose of scoring points, the number of hybrid units authorised by Rally is as follows:
- two cars entered by a Manufacturer for the purpose of scoring points: only 4 hybrid units can be nominated for the two cars
- three cars entered by a Manufacturer for the purpose of scoring points: only 6 hybrid units can be nominated for the three cars

17.8.3 For all other Rally1 cars, only one hybrid unit and one spare hybrid unit may be used in each rally.

17.8.4 The spare components and those fitted to the car will be marked/sealed at initial scrutineering.

17.8.5 Should the maximum number of hybrid units as defined in 17.8.1/ 17.8.2 / 17.8.3 be exceeded, a time penalty of 5 minutes will be imposed when each additional hybrid unit is first registered at pre-event scrutineering.

17.9 SPARE PARTS INSTALLED INSIDE RALLY CARS

For each manufacturer car:
– Any spare part installed inside rally car must be declared to the FIA Technical Delegate at pre-rally scrutineering. A detailed list (including photos) must be provided by e-mail (wrc-technical@fia.com).

– This list may be modified during the rally but any change must be notified to the FIA Technical Delegate by e-mail while the car is located at the service park.

– Parts listed for a specific car may not be used for another car.
– Any spare part installed inside the car during servicing must reach the next service park. No additional spare part may be loaded on or taken off the car elsewhere than in the service parks.

18. ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS

18.1 ON-BOARD CAMERAS

18.1.1 If required by the Promoter, a competitor must carry an on-board camera and/or other recording device. This will be fitted by the supplier of the recording device and must be approved by the scrutineers.

The competitor shall follow all reasonable instructions to facilitate installation and shall provide power to the recording device as specified in Appendix XIII.

18.1.2 The competitor of any car which carries an on-board camera must have the prior agreement of the Promoter. Authorised cameras will be identified by an adhesive decal and must be mounted in the car at the time of scrutineering. The on-board camera system as fitted must be approved by the scrutineers.

18.1.3 Les concurrents qui souhaitent utiliser une caméra devront fournir les informations suivantes au Promoteur (accreditation@wrc.com) au moins une semaine avant le début des reconnaissances : nom du concurrent, numéro de la voiture, adresse du concurrent. Sauf autorisation contraire, toutes les séquences sont destinées à un usage personnel et ne doivent pas être distribuées ou communiquées par quelque moyen que ce soit.

18.1.4 Maintenance
Avec le consentement préalable du concurrent, le directeur de course peut autoriser des représentants de la société de production télévisée officielle à entrer dans le parc fermé pour la nuit pour effectuer la maintenance des caméras embarquées à condition qu'ils soient accompagnés d'un commissaire technique du rallye.

18.1.5 Les attaches des caméras et enregistreurs doivent pouvoir résister à une décélération de 25 g.
La caméra ne doit pas être installée entre et/ou sur le côté des sièges du pilote et du copilote.

18.1.6 Toute interférence avec le(s) système(s) pendant le rallye entraînera le signalement du concurrent aux Commissaires Sportifs.

18.2 SYSTEME DE SUIVI
Toutes les voitures doivent être équipées d'un système de suivi pour la sécurité reconnu par la FIA qui a été précédemment testé avec succès dans les voitures des Constructeurs inscrits. L'installation sera contrôlée lors des vérifications techniques. Chaque organisateur donnera des instructions concernant la distribution, la restitution et l'installation de ce système.
Toute interférence avec le ou les système(s) pendant le rallye doit faire l'objet d'un rapport aux Commissaires Sportifs.

18.2.1 Maintenance
Avec le consentement préalable du concurrent, le Directeur de Course peut autoriser le fournisseur de chronométrage et de suivi de la FIA à accéder aux voitures de rallye lors d'un regroupement ou dans le parc fermé de nuit pour entretenir l'unité de suivi et les antennes à condition qu'ils soient accompagnés d'un commissaire technique du rallye et d'un membre de l'équipe / équipage (facultatif).

18.3 ENREGISTREURS DE DONNEES D'ACCIDENTS ET VOYANTS D'AVERTISSEMENT MEDICAL

18.3.1 Les voitures WRC conformes à l'Art. 262 de l'Annexe J 2024, doivent être équipées d'un seul capteur d'enregistrement de données d'accident (ADR) fourni par le fournisseur désigné, qui doit être relié à l'enregistreur FIA et installé selon la «FIA ADR Installation Specification WRC 2024».
L'installation sera contrôlée lors des vérifications techniques. Il est de la responsabilité de chaque concurrent concerné de se procurer et d'installer ces enregistreurs et de vérifier qu'ils fonctionnent correctement pendant le rallye. A noter que pour toute pièce de réserve ou de remplacement, le délai peut aller jusqu'à 8 semaines. Pour tout renseignement, les concurrents doivent contacter adr@fia.com.
Toutes les données électroniques relatives aux accidents résultant de l'utilisation des ADR seront la propriété de la FIA. La FIA se conformera aux lois applicables en matière de protection des données pour ce qui est des données (dans la mesure où ces données incluent des données régies par ces lois).

18.3.2 Dans le but de fournir aux équipes de secours des indications immédiates sur la gravité d'un accident, chaque voiture Rally1 (Ra1-XX/22) doit être équipée de deux trois voyants d'avertissement bleus connectés à l'enregistreur de données de la FIA et combinés avec les modules de voyants de sécurité.
Un module de voyants de sécurité doit être installé à l'avant de la voiture. Il doit être situé au centre du pare-brise (partie supérieure) et être visible de l'extérieur de la voiture. Un module de voyants de sécurité doit être installé de chaque côté de la voiture et chaque module de voyants de sécurité doit être visible par les vitres arrière de la voiture.

18.1.3 Competitors wishing to use a camera must supply the following information to the Promoter (accreditation@wrc.com) at least one week before the start of reconnaissance: competitor's name, car number, competitor's address. Unless otherwise approved, all footage is for personal use and must not be distributed or communicated via any method.

18.1.4 Maintenance
With the prior consent of the competitor, the Clerk of the Course may authorise the official TV company to enter the overnight Parc Fermé to maintain the on-board cameras on condition that they are accompanied by a rally scrutineer.

18.1.5 The mountings of the cameras and recorders must be able to withstand a deceleration of 25 g. Cameras must not be fitted between and/or on the side of driver or co-driver seats.

18.1.6 Any interference with the system(s) during the rally will result in the competitor being reported to the Stewards.

18.2 TRACKING SYSTEM
All cars must be fitted with an FIA-recognised safety tracking system which has been previously tested satisfactorily in the cars of the registered manufacturers. The installation will be checked at scrutineering. Instructions regarding collection, return and fitment will be issued by each organiser. Any interference with the system(s) during the rally will result in the competitor being reported to the Stewards.

18.2.1 Maintenance
With the prior consent of the competitor, the Clerk of the Course may authorise the FIA timing and tracking supplier to access rally cars at a regroup or in the overnight parc ferme to maintain the tracking unit and antennas on condition that they are accompanied by a rally scrutineer and one team member / crew (optional)

18.3 ACCIDENT DATA RECORDERS AND MEDICAL WARNING LIGHTS

18.3.1 WRC cars complying with the 2024 Appendix J, Art. 262 must be equipped with one accident data recorder (ADR) sensor from the appointed supplier, which must be connected to the FIA logger and must be installed according to the 'FIA ADR Installation Specification WRC 2024.
The installation will be checked at scrutineering. It is the responsibility of each competitor concerned to obtain and install these devices and to check that they are functioning correctly throughout the rally. Please note that for any spare or replacement, the lead time can be up to 8 weeks. For any enquiries, competitors should contact adr@fia.com.

All electronic accident data resulting from the use of the ADRs shall be the property of the FIA. The FIA shall comply with the applicable data protection laws regarding such data (to the extent that such data includes data governed by such laws).

18.3.2 In order to give rescue crews an immediate indication of accident severity, all Rally1 cars (Ra1-XX/22) must be fitted with three blue warning lights connected to the FIA data logger and combined with the safety light modules.

One safety light module must be installed at the front of the car. It must be located in the centre of the windscreen (upper part) and be visible from outside of the car. One safety ligth module must be located on each side of the car and each safety light module must be visible through the rear side windows of the car.

18.4 NIVEAU DE BRUIT DANS LES EPREUVES SPECIALES

Dans une épreuve spéciale uniquement, il est recommandé, pour des raisons de sécurité, qu'il soit possible de court-circuiter le silencieux d'échappement, à condition que la sortie des gaz d'échappement soit conforme à l'Annexe J et, pour les voitures équipées d'un convertisseur catalytique, que les gaz mêmes passent par ce catalyseur. A tout moment dans les secteurs de liaison, le niveau de bruit devra être conforme à l'Annexe J.

18.4 NOISE LEVEL IN THE SPECIAL STAGES

For safety reasons, on special stages only, the possibility of bypassing the exhaust silencer is recommended, provided that the exit of the exhaust gases is in conformity with Appendix J and, for cars fitted with a catalytic converter, that the gases themselves pass through this catalytic converter. At any time on the road sections, the noise level must be in conformity with Appendix J.

18.5 TRANSMISSION DE DONNEES / COMMUNICATION

18.5.1 La transmission de données ou d'informations concernant les performances et/ou le chronométrage entre une équipe et un véhicule de compétition par radio, téléphone ou tout autre moyen, qu'elles soient ou non dans le champ de vision de l'équipage, est interdite lorsque la voiture se trouve sur une épreuve spéciale.

18.5.2 Toutes les informations ou communications depuis ou vers les équipages seront surveillées et enregistrées et pourront être utilisées comme preuve en cas de pénalité telle que l'exclusion du Championnat.

18.5 TRANSMISSION OF DATA / COMMUNICATION

18.5.1 Transmission of data or information regarding performance and/or timing between a team and a competing vehicle by radio, telephone or any other means whether displayed within or outside the view of the crew, is forbidden when the car is running on special stages.

18.5.2 All information or communication from or to the crews will be monitored and recorded and may be used as evidence for a possible penalty such as exclusion from the Championship.

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FIA

19. GENERALITES

19.1 DOCUMENTS STANDARD DE LA FIA

Le format et la procédure des documents suivants tels qu'indiqués à l'Annexe II doivent être suivis :
- Règlement particulier (format électronique)
- Additifs (format imprimé et électronique)
- Guides du Rallye 1 et 2 (format électronique)
- Itinéraire (format électronique)
- Road Book (format imprimé et électronique)
- Carnet de contrôle (format imprimé)
- Bulletin d'engagement standard FIA (format électronique)
- Listes des engagés (format électronique)
- Listes des partants et résultats du rallye (format électronique)
- Livret de Sécurité pour les Médias (format imprimé et électronique)

L'utilisation d'un tableau d'affichage numérique requise pour tous les documents officiels tels que les classements provisoires et finaux, les additifs, les décisions etc.
Les documents qui sont publiés électroniquement ne seront pas amendés une fois publiés sur le site Web des organisateurs à moins que tous les concurrents et officiels n'en soient informés et que les amendements ne soient mis en évidence. Tout document qui requiert l'approbation de la FIA avant la publication ne sera pas amendé sans l'approbation de la FIA.

19.2 ROAD BOOK / ITINERAIRE

Tous les équipages reçoivent un road book contenant une description détaillée de l'itinéraire obligatoire qui doit être suivi. L'itinéraire obligatoire du rallye est défini dans le road book par les schémas indiquant le sens du parcours et, entre ces schémas, par le tracé avec une forte recommandation pour que les distances soient mesurées à l'aide du même tripmaster que celui utilisé par le fournisseur du service de chronométrage et de suivi. Les zones de l'itinéraire qui doivent être couvertes par le mode électrique intégral (zone HEV) seront également définies dans le road book. Sur les épreuves spéciales, les organisateurs peuvent en outre ériger des barrières ou tout autre obstacle lorsqu'ils estiment que les concurrents ont dévié du tracé durant les reconnaissances ou le premier passage des spéciales.
Toute déviation sera signalée aux Commissaires Sportifs.

19.3 CARNET DE CONTROLE

19.3.1 Chaque équipage est responsable:
- de son carnet de contrôle ;
- de la présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et de l'exactitude des pointages ;
- de toute inscription portée sur le carnet de contrôle.

19.3.2 Seul le commissaire concerné sera autorisé à inscrire l'heure

STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA

19. GENERAL

19.1 FIA STANDARD DOCUMENTS

The format and procedure of the following documents as in Appendix II must be followed:
- Supplementary regulations (electronic)
- Bulletins (electronic and printed format)
- Rally Guide 1 & 2 (electronic format)
- Itinerary (electronic format)
- Road Book (electronic and printed format)
- Time card (printed format)
- FIA standard entry form (electronic format)
- Entry lists (electronic format)
- Start lists and results at the rally (electronic format)
- Media Safety Book (electronic and printed format)

The use of a digital notice board is required for all official documents such as provisional and final classifications, bulletins, decisions etc.
Documents which are published electronically shall not be amended once published on the organisers' website unless all competitors and officials are informed and the amendments are highlighted. Any documents which require FIA approval prior to publication shall not be amended without approval from the FIA.

19.2 ROAD BOOK / ITINERARY

All crews will receive a road book containing a detailed description of the compulsory itinerary which must be followed. The compulsory itinerary of the rally is defined in the Road Book by the road direction diagrams and, between the road direction diagrams, by the defined roadway with a strong recommendation for distances to be measured using the same tripmeter used by the supplier of the timing and tracking service. Any areas of the route that shall be covered with full electric mode (HEV Zone) will also be defined in the road book. Furthermore, on the special stages the organisers may erect barriers or any other hindrances where they believe competitors have deviated from the roadway during reconnaissance or the first running of the stages.
Any deviation will be reported to the Stewards.

19.3 TIME CARDS

19.3.1 Each crew is responsible for:
- Its time card.
- Submitting the time card at the controls and for the accuracy of the entries.
- Any entries made on the time card.

19.3.2 The appropriate marshal is the only person allowed to make

sur le carnet de contrôle, excepté pour les sections portant l'indication «à compléter par le concurrent».

19.3.3 En cas d'absence de visa ou de signature de n'importe quel contrôle de passage, d'absence de pointage à un contrôle horaire, ou de non remise du carnet de contrôle à chaque contrôle, le directeur de course peut, dans un cas exceptionnel, procéder à une enquête en utilisant les enregistrements électroniques (GPS), les documents officiels et/ou toute autre ressource à sa disposition. S'il constate que l'équipage concerné a néanmoins passé le contrôle correctement, en dehors des cas mentionnés ci-dessus, il appliquera une pénalité d'une minute en plus de toute pénalité prévue à l'Article 44.2.10. Dans le cas contraire, l'équipage concerné sera considéré comme ayant abandonné à ce contrôle. Cette information sera notifiée par le directeur de course au concurrent concerné à la fin de la section concernée, mais au plus tard à la section précédant le prochain regroupement de nuit.

Alternativement, en cas d'incertitude sur les circonstances, le directeur de course rapportera le cas aux Commissaires Sportifs pour qu'ils l'examinent.

19.3.4 Toute divergence entre les inscriptions de temps portées, d'une part sur le carnet de contrôle de l'équipage, et d'autre part sur les documents officiels du rallye, fera l'objet d'une enquête du directeur de course.

20. DELIVRANCE D'UN VISA FIA
Avant de délivrer un visa, la FIA évaluera les documents suivants :

20.1 ITINERAIRE

20.1.1 Une version transmise électroniquement de l'itinéraire et des cartes est à soumettre à :
– la FIA et le Promoteur au moins 5 mois et demi avant le début du rallye,
– les Constructeurs inscrits, le fournisseur des systèmes de Chronométrage et de Suivi de la FIA, les manufacturiers de pneus et les fournisseurs de carburant au moins 5 mois avant le début du rallye.

Si un organisateur souhaite modifier l'emplacement d'un parc d'assistance durant un rallye, conformément à l'Art. 57.1, une demande doit être adressée à la FIA et au Promoteur au moins 7 mois avant le début du rallye.

20.1.2 Les nouvelles épreuves spéciales (y compris en sens inverse) sont à mettre en valeur.

20.1.3 Les nouvelles épreuves spéciales sont à décrire sous l'angle de la sécurité.

20.1.4 La date limite pour tous commentaires ou modifications majeures est de 2 semaines après soumission à la FIA.

20.2 DOSSIER DE SECURITE

20.2.1 Un projet de dossier de sécurité envoyé par voie électronique à rally.safety@fia.com doit être soumis au Département Sécurité de la FIA, au Délégué Médical de la FIA ainsi qu'au Délégué à la Sécurité de la FIA au moins 12 semaines avant le début du rallye. Ce projet doit être conforme à l'Annexe H du Code Sportif International et doit comprendre au moins les éléments suivants :
- l'itinéraire complet du rallye
- des indications précises sur les zones autorisées et interdites au public sur les épreuves spéciales
- le détail précis et l'emplacement des chicanes et des sauts artificiels à inclure sur le parcours du rallye
- l'emplacement des commissaires le long des épreuves spéciales
- l'emplacement de toute protection contre les dangers pour la sécurité des concurrents
- une proposition de date et d'heure pour un briefing médical avant le rallye, un briefing de l'équipe de sécurité, un briefing

entries on the time card, except for the sections marked "for competitor's use".

19.3.3 In case of the absence of a mark or signature from any control, the absence of a time entry at a time control, or the failure to hand in the time card at each control, the Clerk of the Course may, in an exceptional case, carry out an inquiry, using the electronic recordings (GPS), the official documents and/or any other resources available to him/her. If he/she finds that the crew concerned has nevertheless passed the control correctly, apart from as above mentioned, he/she will apply 1-minute penalty in addition to any penalty in accordance with Article 44.2.10. Otherwise, the crew concerned will be considered to have retired at that control. This information will be notified by the Clerk of the Course to the competitor concerned at the end of the respective section, but latest at the section before the next overnight regroup.

Alternatively, in case of uncertainty on the circumstances, the Clerk of the Course will report the case to the Stewards for their consideration.

19.3.4 Any divergence between the times entered on the crew's time card and those entered on the official documents of the rally will form the subject of an inquiry by the Clerk of the Course.

20. ISSUING OF AN FIA VISA
Before issuing a visa, the FIA will evaluate the following documents:

20.1 ITINERARY

20.1.1 An electronically transmitted version of the itinerary and maps is to be submitted to:
– the FIA and the WRC Promoter at least 5 and a half months before the start of the rally
– the registered Manufacturers, the FIA Timing and Tracking supplier and the tyre and fuel suppliers at least 5 months before the start of the rally.

Should an organiser want to relocate a service park during a rally, as per Art. 57.1, a request must be submitted to the FIA and the Promoter at least 7 months before the start of the rally.

20.1.2 New special stages (including those run in the opposite direction) are to be identified.

20.1.3 New special stages are to be described from the point of view of safety.

20.1.4 The deadline for any comments or major modifications is 2 weeks after submission to the FIA.

20.2 SAFETY DOSSIER

20.2.1 An electronically mailed to rally.safety@fia.com draft safety dossier must be submitted to the FIA Safety Department, the FIA Medical Delegate and the FIA Safety Delegate at least 12 weeks before the start of the rally. This draft shall follow Appendix H of the International Sporting Code and shall include at least:
– Complete rally itinerary
– Precise detail of the areas admitted and prohibited to the public on the special stages
– Precise detail and location of any chicanes and artificial jumps to be included on the route of the rally
– Location of any marshal along the stages
– Location of any hazard protection for competitor safety
– A proposed date and time for a pre-rally medical briefing, a safety team briefing, a media safety briefing and a pre-rally extrication training exercise
– Any special safety plans made for stages run in darkness
– Safety caravan time schedule
– Safety caravan crew member details

de sécurité pour les médias et un exercice de formation à l'extraction avant le rallye
- tout plan de sécurité spécial établi pour les épreuves spéciales disputées dans l'obscurité
- l'horaire de la caravane de sécurité
- des informations sur les membres de l'équipage de la caravane de sécurité.

La FIA s'efforcera de fournir des commentaires dans les quatre semaines qui suivent.

20.2.2 Le dossier final de sécurité pour le rallye doit être conforme à l'Annexe H du CSI et doit être envoyé électroniquement au Département Sécurité de la FIA (rally.safety@fia.com) au moins deux semaines avant l'épreuve.
Une copie papier doit être fournie aux Commissaires Sportifs, au Délégué Médical de la FIA ainsi qu'au Délégué à la Sécurité de la FIA pour l'épreuve.
Toute modification apportée à ce dossier final de sécurité concernant la sécurité des concurrents et appliquée en coordination avec ou suite à une recommandation du Délégué à la Sécurité de la FIA doit être signalée aux Commissaires Sportifs. Une communication doit être émise dans le cas de modifications qui concernent la sécurité des concurrents et qui n'étaient pas visibles lors des reconnaissances.

Dans tous les cas, le dossier de sécurité et sa mise en œuvre restent à tout moment sous l'entière responsabilité de l'organisateur

20.3 QUESTIONNAIRE MEDICAL

20.3.1 Un questionnaire médical FIA rempli en totalité devra être envoyé à la FIA 2 mois avant le début du rallye. Tout changement d'hôpital/aux de destination moins de 2 mois avant un rallye doit être notifié à la FIA.

20.3.2 Au moins 21 jours avant le rallye, le médecin-chef doit écrire à/aux l'hôpital/aux choisi(s) en lui/leur demandant la mise en alerte des services d'urgence et il doit en recevoir une réponse écrite.

20.3.3 Pour les rallyes candidats, les exigences concernant l'inspection préalable des services médicaux du rallye et des hôpitaux choisis par le Délégué Médical FIA sont détaillées à l'Annexe H au CSI – Supplément 8.

20.4 REGLEMENT PARTICULIER
Voir Annexe II.

20.5 ACCREDITATION ENVIRONNEMENTALE

20.5.1 Tous les organisateurs de rallyes WRC et de rallyes candidats au WRC doivent suivre le Programme de Certification Environnementale mis en place par la FIA qui peut être consulté à l'adresse https://www.fia.com/environmental-accreditation-programme.

20.5.2 Le plus haut niveau d'accréditation, Trois Etoiles, sera obligatoire pour que les organisateurs puissent faire partie du Championnat du Monde des Rallyes.

20.6 QUESTIONNAIRE D'ASSURANCE POUR LES ORGANISATEURS D'EPREUVE
Chaque organisateur doit remplir et retourner le questionnaire d'assurance fourni par la FIA ainsi que les documents d'assurance traduits en anglais au moins quatre mois avant le début du rallye. Tout manquement à cette obligation pourrait retarder l'obtention du visa.

ASSURANCE

21. COUVERTURE D'ASSURANCE

21.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE
Le règlement particulier doit indiquer avec précision tous les détails concernant la couverture d'assurance souscrite par les organisateurs. Sur le certificat figureront les noms des concurrents, du Promoteur, de la FIA et des officiels du rallye

The FIA will endeavor to provide comments within the following 4 weeks.

20.2.2 The final safety dossier for the rally must comply with the Appendix H of the ISC and must be electronically sent to the FIA Safety Department (rally.safety@fia.com) at least 2 weeks before the event.
A hard copy must be provided to the Stewards, the FIA Medical Delegate and the FIA Safety Delegate for the event.
Any further modification to this final safety dossier concerning competitor safety and applied in coordination with or following a recommendation by the FIA Safety Delegate must be reported to the Stewards. A communication must be issued in case of modifications which concern competitors' safety and these modifications were not visible already during the reconnaissance.

In any event, the safety dossier and its implementation remain at all times the sole responsibility of the organiser.

20.3 MEDICAL QUESTIONNAIRE

20.3.1 2 months before the start of the rally, a fully completed FIA medical questionnaire must be sent to the FIA. Any change of receiving hospital(s) less than 2 months prior to the rally must be notified to the FIA.

20.3.2 No less than 21 days prior to the rally, the Chief Medical Officer must write to the hospitals selected requesting that the emergency services be placed on standby, and must receive a written reply.

20.3.3 For candidate rallies, preliminary inspection requirements by the FIA Medical Delegate of the rally medical services and selected hospitals are detailed in Appendix H to the ISC – Supplement 8.

20.4 SUPPLEMENTARY REGULATIONS
See Appendix II.

20.5 ENVIRONMENTAL ACCREDITATION

20.5.1 All WRC and WRC Candidate rally organisers must follow the FIA Environmental Accreditation Programme which can be found at https://www.fia.com/environmental-accreditation-programme.

20.5.2 The top level of accreditation, Three-Star will be mandatory for organisers to be part of the World Rally Championship.

20.6 EVENT ORGANISER INSURANCE QUESTIONNAIRE

Each organiser must complete and return the insurance questionnaire provided by the FIA and insurance documentation translated in English at least 4 months prior to the start of the rally. Failure to do so could delay the visa.

INSURANCE

21. INSURANCE COVER

21.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER
The supplementary regulations must give details concerning insurance cover taken out by the organisers. The certificate shall name the competitors, the Promoter, the FIA and the officials of the rally (description of the risks and sums covered).

(description des risques et des montants couverts).

21.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE

21.2.1 La prime d'assurance qui doit être comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture d'assurance responsabilité civile adéquate pour les dommages corporels ou matériels accidentels causés à des tiers. Une assurance responsabilité civile d'un montant total minimum de 25 millions d'euros pour chaque événement, et non agrégé, est requise, sous réserve des exemptions prévues par la législation nationale. Si une exemption applicable en vertu de la législation nationale doit être invoquée, une déclaration d'un avocat qualifié justifiant l'exemption sur le territoire doit être incluse dans les documents soumis.

21.2.2 La couverture de responsabilité civile sera en plus de et sans préjudice de toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou toute autre personne ou entité légale participant au rallye.

21.2.3 L'assurance devra être effective au moins pendant l'épreuve de mise au point et pour les concurrents parcourant l'itinéraire du rallye depuis le départ de la partie compétitive jusqu'à la fin du rallye ou dès le moment de l'abandon permanent ou de la disqualification. Les voitures ayant abandonné et ayant pris un nouveau départ ne seront pas considérées comme ayant abandonné définitivement.

21.3 EXCLUSION DE LA COUVERTURE

Les véhicules d'assistance et les véhicules utilisés pour les reconnaissances, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne sont pas couverts par la police d'assurance du rallye.

21.2 PUBLIC LIABILITY COVER

21.2.1 The insurance premium which must be included in the entry fee must guarantee adequate Public Liability Insurance cover in respect of accidental personal injury or property damage to third parties. A total minimum of €25 million Public Liability Insurance cover for each and every occurrence and not agreegated is required subject to any applicable national law exemptions. If an applicable national law exemption is to be relied upon then a statement from a qualified lawyer with justification for the exemption in the territory should be included in the document submissions.

21.2.2 Public Liability cover shall be in addition to and without prejudice to any personal insurance policy held by a competitor or any other person or legal entity taking part in the rally.

21.2.3 The insurance cover must at least be in effect during the shakedown and then, for competitors running within the itinerary of the rally, from the start of the competition element until the end of the rally or at the moment of permanent retirement or disqualification. Cars having retired and re-started shall not be considered to have permanently retired.

21.3 EXCLUSION OF COVER

The service vehicles and cars used for reconnaissance, even those bearing special plates issued by the organisers, are not covered by the insurance policy of the rally.

ENGAGEMENTS

22. PROCEDURE D'ENGAGEMENT

22.1 SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT

Tout détenteur de licence de compétition de la FIA souhaitant participer à un rallye doit envoyer le droit d'engagement dû ainsi que le bulletin d'engagement dûment rempli au secrétariat du rallye, avant la date de clôture qui sera spécifiée dans le règlement particulier.

22.2 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT

Jusqu'au moment des vérifications techniques, le concurrent est libre de remplacer la voiture déclarée sur le bulletin d'engagement par une autre de même classe.

22.3 AUTORISATIONS DE L'ASN

Les concurrents, pilotes et copilotes étrangers doivent présenter une autorisation en application de l'Article 3.9.4 du Code.

22.4 CHANGEMENT DE CONCURRENT ET/OU MEMBRE(S) DE L'EQUIPAGE

Tout changement de concurrent est autorisé jusqu'à avant la clôture des engagements.

Après la clôture des engagements, un seul membre de l'équipage peut être remplacé, avec l'accord :

– des organisateurs avant le début des vérifications administratives ;
– des Commissaires Sportifs, après le début de ces vérifications et avant la publication de la liste de départ.

Seule la FIA peut autoriser le remplacement soit des deux membres d'équipage soit du concurrent après la clôture des engagements.

22.5 ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS ET DES MEMBRES DE L'EQUIPAGE

Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux juridictions sportives reconnues par le Code et ses annexes, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement et du règlement particulier du rallye.

ENTRIES

22. ENTRY PROCEDURE

22.1 SUBMISSION OF ENTRY FORMS

Any FIA competition licence-holder wishing to take part in a rally must send the due entry fee and the completed entry form to the rally secretariat before the closing date, as specified in the supplementary regulations.

22.2 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM

A competitor may freely replace the car declared on the entry form with another from the same class, up to the moment of scrutineering.

22.3 ASN AUTHORISATIONS

Foreign competitors, drivers and co-drivers, must present an authorisation according to Art. 3.9.4 of the Code.

22.4 CHANGE OF COMPETITOR AND/OR CREW MEMBER(S)

A change of competitor is permitted up to the close of entries.

After the close of entries, one member of the crew may be replaced with the agreement of:

– the organisers, before the start of the administrative checks.
– the Stewards, after the commencement of these checks and before the publication of the start list.

Only the FIA may authorise the replacement of both crew members or the competitor after the close of entries.

22.5 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS

By the very fact of signing the entry form, the competitor and the crew submit themselves to the sporting jurisdictions specified in the Code and its appendices, these regulations and the supplementary regulations of the rally.

23. DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

23.1 RESPECT DES DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS
Les dates de clôture des engagements pour chaque rallye individuel doivent être respectées, indépendamment des délais pour l'inscription au Championnat concerné.

23.2 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS
La date standard de clôture des engagements sera fixée 4 semaines avant le début des reconnaissances.

24. DROITS D'ENGAGEMENT

24.1 PUBLICATION DES DROITS D'ENGAGEMENT
24.1.1 Le montant des droits d'engagement doit être précisé dans le règlement particulier.

24.1.2 Il sera fait référence à l'Annexe VI du présent règlement pour les pilotes prioritaires.

24.2 ACCEPTATION DE LA DEMANDE D'ENGAGEMENT
La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée du montant total des droits d'engagement ou d'un reçu délivré par l'ASN du concurrent.

24.3 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT
Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :
– Aux candidats dont l'engagement aura été refusé.
– En cas d'annulation du rallye.

24.4 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT
Les droits d'engagement peuvent faire l'objet d'un remboursement partiel, aux conditions prévues dans le règlement particulier.

25. CLASSES

25.1 CHANGEMENT DE CLASSE
S'il s'avère au moment des vérifications techniques qu'une voiture ne correspond pas dans sa configuration de présentation au groupe et/ou classe dans lesquels elle a été engagée, les Commissaires Sportifs pourront la transférer dans un groupe et/ou une classe appropriés recommandés par le Délégué Technique de la FIA.

IDENTIFICATION DES VOITURES

26. NUMEROS DE COURSE ATTRIBUÉS CHAQUE SAISON

26.1 CONSTRUCTEURS
Les pilotes P1 peuvent demander un numéro spécifique à condition que la demande soit approuvée par la FIA et le Promoteur. Le numéro 1 ne peut être choisi que par le pilote Champion du Monde de la saison précédente. Les numéros demandés ne doivent pas être supérieurs à 99.

26.2 AUTRES PILOTES
Des numéros de course seront attribués rallye par rallye, conformément au classement provisoire des Championnats concernés.

27. NUMEROS DE COURSE

27.1 GENERALITES

27.1.1 Les organisateurs fourniront à chaque équipage un numéro de course qui devra être apposé sur les voitures selon les emplacements indiqués avant les vérifications techniques.
27.1.2 Toute publicité à l'intérieur de ce numéro est obligatoire et ne peut être refusée par les concurrents.
Il est interdit de modifier ces panneaux.

27.2 PANNEAUX DE PORTIERES AVANT

27.2.1 Deux panneaux de portières avant de 67 cm de longueur sur 17 cm de hauteur dont 1 cm de bordure blanche. Chacun de ces panneaux comprendra obligatoirement sur sa partie avant un espace réservé au numéro de course qui sera noir mat.

23. ENTRY CLOSING DATES

23.1 RESPECT OF CLOSING DATES FOR ENTRIES
Closing dates for entries in each individual rally must be respected, irrespective of the Championship registration deadlines.

23.2 ENTRY CLOSING DATES
The standard closing date for entries shall be 4 weeks before the beginning of reconnaissance.

24. ENTRY FEES

24.1 PUBLICATION OF ENTRY FEES
24.1.1 Entry fees must be specified in the supplementary regulations.

24.1.2 Reference to Appendix VI of these regulations shall be made for priority drivers.

24.2 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM
An entry application will be accepted only if accompanied by the total entry fees or by a receipt issued by the competitor's ASN.

24.3 REFUND OF ENTRY
Entry fees will be refunded in full:
– To candidates whose entry has not been accepted.
– In the case of the rally not taking place.

24.4 PARTIAL REFUND OF ENTRY
Entry fees may be partially refunded following such conditions as provided for in the supplementary regulations.

25. CLASSES

25.1 CHANGE OF CLASS ENTERED
At the time of scrutineering, if a car as presented does not correspond to the group and/or class in which it was entered, the Stewards may transfer it to the appropriate group and/or class recommended by the FIA Technical Delegate.

CAR IDENTIFICATION

26. SEASONALLY ALLOCATED COMPETITION NUMBERS

26.1 MANUFACTURERS
P1 drivers may request a specific number provided that the application is endorsed by the FIA and the Promoter. Number 1 may only be chosen by the World Champion driver of the previous season. Requested numbers may not be greater than 99.

26.2 OTHER DRIVERS
Competition numbers shall be allocated rally by rally, according to the provisional classification of the Championships concerned.

27. COMPETITION NUMBERS

27.1 GENERAL

27.1.1 The organiser will provide each crew with number identification, which must be affixed to their car in the stated positions prior to scrutineering.
27.1.2 Any advertising within this identification is obligatory and may not be refused by the competitors. No modifications to these panels are allowed.

27.2 FRONT DOOR PANELS

27.2.1 Two front door panels measuring 67 cm wide by 17 cm high including a 1 cm white surround. Each of these panels shall comprise a matt black competition number box which shall always be at the front of the panel. Numerals will be

Les chiffres, d'une hauteur de 14 cm et d'une largeur de trait de 2 cm, apparaîtront en jaune fluorescent (PMS 803). Pour le Rally1 uniquement, les chiffres seront remplacés par les lettres HY en blanc, sur un fond rouge (PMS 179C), d'une hauteur de 14 cm avec une largeur de trait de 2 cm et l'emplacement sera déplacé pour être à l'arrière du panneau. Le reste de ce panneau de portière sera réservé à l'organisateur.

27.2.2 Chaque panneau sera placé à l'horizontale sur le bord d'attaque de chaque portière avant, le numéro sur le devant. Le sommet du panneau devra se trouver entre 7 et 10 cm en dessous de la limite inférieure de la vitre.

27.2.3 Aucune signalisation autre que la livrée de la voiture ou l'identification du championnat visée au 29.5.1 ne devra être placée à moins de 10 cm de ce panneau.

27.3 VITRE ARRIERE

Un panneau de vitre arrière de 30 cm de largeur et de 10 cm de hauteur au maximum sera placé au bas du centre de la vitre arrière. Un espace adjacent de 15 cm x 15 cm fera apparaître un numéro de course sur une hauteur de 14 cm, en orange fluorescent (PMS 804) sur fond clair. Ce numéro pourra être réfléchissant et devra être visible de l'arrière à hauteur d'œil.

27.4 VITRES LATERALES

Deux numéros à apposer sur les vitres latérales arrière de 20 cm de hauteur et d'une largeur de trait de 25 mm, de couleur orange fluorescent (PMS 804), éventuellement réfléchissants. Ces numéros devront être placés sur les vitres latérales arrière, adjacents au nom de l'équipage.

27.5 PANNEAU DE TOIT

27.5.1 Un panneau de toit de 50 cm de largeur sur 52 cm de hauteur qui sera placé sur le toit, le sommet orienté vers l'avant de la voiture. Un numéro de course noir mat de 5 cm de largeur sur 28 cm de hauteur apparaîtra sur un fond blanc mat de 50 cm de largeur sur 38 cm de hauteur.

27.5.2 La publicité de l'organisateur devra s'insérer dans une surface ayant la même largeur (50 cm) et de 14 cm de haut (ou 2 x 7 cm de haut), située au-dessus et/ou au-dessous des numéros.

27.6 PANNEAU AVANT

A l'avant : un panneau s'inscrivant dans un rectangle de 43 cm de largeur sur 21,5 cm de hauteur sur lequel figurera le numéro de course et le nom complet du rallye.

28. NOMS DU PILOTE ET DU COPILOTE

28.1 VITRES LATERALES ARRIERE

Les initiales des prénoms et les noms de famille du pilote et du copilote, ainsi que le drapeau correspondant à la nationalité qui figure sur leurs passeports, doivent apparaître sur la vitre latérale arrière des deux côtés de la voiture, adjacents au numéro de course. Les noms devront être inscrits :

– en caractères Helvetica blanc ;
– en majuscules pour les initiales et la première lettre de chaque nom et en minuscules pour les autres lettres ;
– sur une hauteur de 6 cm avec une largeur de trait de 1,0 cm.

Le nom du pilote figurera en haut des deux côtés de la voiture.

fluorescent yellow (PMS 803), 14 cm high and with a stroke width of 2 cm. For Rally1 only, the numerals will be replaced by the letters HY in white, on a red (PMS 179C) background, 14cm high with a stroke width of 2cm and the location will be moved to be at the rear of the panel. The remainder of this door panel is reserved for the organiser.

27.2.2 Each panel shall be placed horizontally at the leading edge of each front door, with the number at the front. The top of the plate shall be between 7 cm and 10 cm below the lower limit of the window.

27.2.3 No signage, other than the colour scheme of the car or the championship identification referred to in Art. 29.5.1, shall be placed within 10 cm of this panel.

27.3 REAR WINDOW

One rear window panel measuring a maximum of 30 cm wide and 10 cm high shall be positioned at the bottom in the centre of the rear window. An adjacent area of 15 cm x 15 cm shall contain a fluorescent orange (PMS 804) 14 cm high competition number on a clear background. This number may be reflective and must be visible from the rear at eye level.

27.4 SIDE WINDOWS

Two numbers for each rear side window which shall be 20 cm high with a stroke width of 25 mm, coloured fluorescent orange (PMS 804), and may be reflective. These numbers shall be placed on the rear side windows adjacent to the crew's name.

27.5 ROOF PANEL

27.5.1 One roof panel, 50 cm wide by 52 cm high, to be placed on the roof with the top towards the front of the car. A matt black competition number, 5 cm wide by 28 cm high, will be displayed on a matt white background 50 cm wide by 38 cm high.

27.5.2 Any organiser advertising must fit into an area of the same width (50 cm) and 14 cm high (or 2 x 7 cm high), situated above and/or below the numbers.

27.6 FRONT PLATE

One plate fitting into a rectangle 43 cm wide by 21.5 cm high which shall include at least the competition number and full name of the rally.

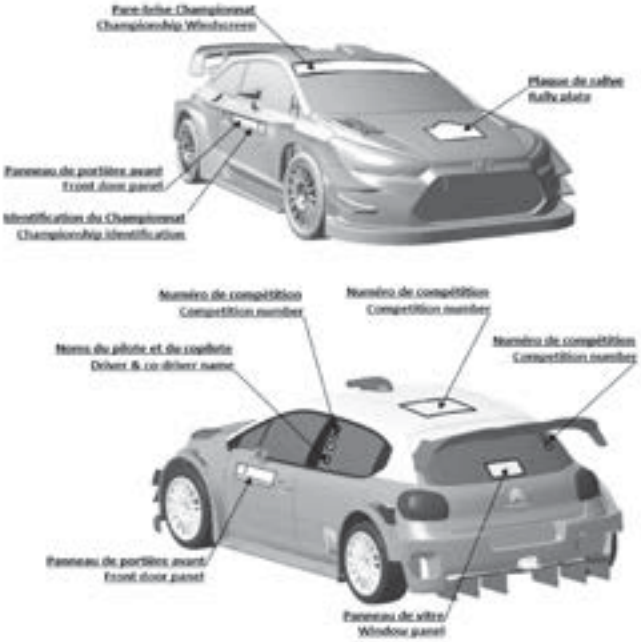
28. DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES

28.1 REAR SIDE WINDOWS

The first initial(s) and surname of both driver and the co-driver, followed by the national flags of their passport nationalities, must appear on the rear side window on both sides of the car, adjacent to the competition number. The names must be:

– In white Helvetica.
– In upper case for the initial(s) and first letter of each name with the remainder in lower case.
– 6 cm high and with a stroke width of 1.0 cm.

The driver's name shall be the upper name on both sides of the car.



29 MATIERE DE PUBLICITE

29.1 Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci :
- Soit autorisée par les lois nationales et les règlements de la FIA.
- Ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes.
- Ne soit pas de nature politique ou religieuse.
- Respecte l'Art. 27.2.3.
- N'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.
- Soit conforme aux dispositions de l'Article 10.6.2 du Code.

29.2 Le nom d'un constructeur automobile ne peut pas être associé au nom du rallye ou figurer dans les espaces publicitaires imposés par les organisateurs.

29.3 Le texte de toute publicité imposée par l'organisateur doit être clairement précisé dans le règlement particulier, ou, si dans un additif officiel, avant la clôture des engagements du rallye.

29.4 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS

29.4.1 Les organisateurs peuvent demander aux concurrents de porter une publicité facultative supplémentaire. Si un concurrent refuse cette publicité, le droit d'engagement ne peut être plus élevé du double. Dans tous les cas, ce montant supplémentaire est limité à 2000 €.

29.4.2 Aucun droit supplémentaire pour une publicité facultative se rapportant à une marque d'automobile, de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant ne pourra être imposé à tout concurrent si ce dernier la refuse.

29.4.3 Les concurrents qui acceptent la publicité facultative des organisateurs comme spécifié dans le règlement particulier doivent leur réserver des emplacements.

29.4.4 Le port d'une publicité facultative ne devra pas être imposé tel que précisé à l'Annexe VI.

29 ADVERTISING

29.1 Competitors are allowed to affix any kind of advertising to their cars, provided that:
- It is authorised by the national laws and the FIA regulations.
- It is not likely to give offence.
- It is not political or religious in nature.
- It respects Art. 27.2.3.
- It does not interfere with the crew's vision through the windows.
- It complies with the provisions of Article 10.6.2 of the Code.

29.2 The name of an automobile manufacturer may not be associated with the name of a rally or appear in the organiser's compulsory advertising spaces.

29.3 The text of any obligatory organiser advertising must be clearly indicated in the supplementary regulations, or, if in an official bulletin, before the close of entries for the rally.

29.4 ORGANISER'S OPTIONAL ADVERTISING

29.4.1 The organiser may require competitors to carry optional advertising. If a competitor declines this advertising the entry fee may not be more than doubled. In any case this additional charge is limited to €2,000.

29.4.2 No additional fee for optional advertising referring to a make of automobile, tyres, fuel or lubricant may be imposed on a competitor if the competitor refuses such advertising.

29.4.3 Competitors who accept the organiser's optional advertising as specified in the supplementary regulations must reserve space for it.

29.4.4 Optional advertising shall not be imposed as specified in Appendix VI.

29.5 IDENTIFICATION ET PUBLICITE DU CHAMPIONNAT

29.5.1 Les espaces suivants sont réservés au Promoteur du Championnat pour apposer l'identification et la publicité du Championnat au moyen de jeux d'autocollants :
- Un espace (de 15 cm de haut sur toute la largeur du pare-brise) (sous l'espace existant de 15 cm de haut réservé aux concurrents au sommet du pare-brise) à condition qu'il soit conforme à la législation nationale du pays du rallye.
- Un espace de 6 cm de haut et de 67 cm de large immédiatement sous le panneau de portière avant décrit à l'Article 27.2.1.
- Un espace de 10 cm de haut et de 20 cm de large sur le tableau de bord de la voiture et dans le champ de vision de la caméra embarquée du Promoteur du Championnat.

- Un espace de 8 cm de haut et de 28 cm de large à chaque coin du véhicule, à proximité de la roue et comme convenu avec le manufacturier de pneus.

- Un espace dans la partie supérieure des bornes de recharge officielles des PHEV.

29.5.2 Chaque voiture de priorité engagée dans les Championnats pour Constructeurs, WRC2, WRC3 et/ou WRC Junior doit utiliser le jeu d'autocollants approprié fourni par le Promoteur. Tous les autres concurrents doivent utiliser le jeu d'autocollants approprié si le Promoteur le demande. Toute publicité apparaissant dans l'identification du Championnat doit être conforme aux Articles 29.1 et 29.2.

29.5.3 Les concurrents qui sont tenus d'utiliser les produits de la société de pneumatiques désignée par la FIA (voitures à 4 roues motrices) ne sont pas autorisés à afficher les marques d'une société de pneumatiques concurrente sur leur voiture, leurs vêtements ou dans leur zone d'assistance.

VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

30. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

30.1 HORAIRE
Les Pilotes et Copilotes participant au rallye doivent se présenter aux contrôles administratifs conformément au programme du Règlement Particulier. Les amendes pour retard seront précisées dans le Règlement Particulier.

30.2 DOCUMENTS REQUIS
Lors des contrôles administratifs, les documents originaux et valides suivants seront vérifiés :
- Licence du concurrent
- Licences du Pilote et du Copilote
- Permis de conduire en cours de validité du Pilote et du Copilote
- Pièces d'identité du Pilote et du Copilote
- Autorisation de l'ASN pour les concurrents et/ou pilotes étrangers
- Toutes les informations du formulaire d'engagement
- Certificat d'immatriculation de la voiture
- Déclaration et engagements du pilote dûment signés par le pilote et le copilote

Tout autre document souhaité par l'organisateur (exemple : certificat d'assurance de la voiture) doit être mentionné dans le Règlement Particulier.

31. VERIFICATIONS TECHNIQUES AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RALLYE

31.1 GENERALITES

31.1.1 Les voitures peuvent être présentées lors des vérifications techniques par un représentant de l'équipe sauf indications contraires dans le règlement particulier.

31.1.2 Lors des vérifications techniques, les concurrents doivent présenter tous les vêtements, casques et dispositif de retenue de la tête y compris, qu'ils entendent utiliser. La conformité

29.5 CHAMPIONSHIP IDENTIFICATION AND ADVERTISING

29.5.1 The following areas are reserved for the Championship Promoter to apply championship identification and advertising by means of sticker sets:
- A space (15 cm high and the full width of the windscreen) (below the existing 15 cm high reservation for Competitors at the top of the windscreen) on condition that it complies with the national laws of the country of the rally.

- A space 6 cm high and 67 cm wide immediately below the front door panel described in Article 27.2.1.

- A space up to 10 cm high and 20 cm wide on the dashboard of the car and within view of the on-board Camera of the Championship Promoter.

- A space up to 8cm high and 28cm wide on each corner of the vehicle, close to the wheel and as agreed with the tyre manufacturer.

- A space at the top section of the official PHEV charging posts.

29.5.2 Each priority car entered in the Manufacturers', WRC2, WRC3 and/or Junior WRC Championships must use the appropriate sticker sets provided by the Promoter. All other competitors must carry the appropriate sticker sets if requested by the Promoter. Any advertising within the championship identification must comply with Articles 29.1 and 29.2.

29.5.3 Competitors who are required to use the products of the FIA nominated tyre company (4WD Cars) are not permitted to exhibit the brands of a competing tyre company on their car, clothing or within their service area.

ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING

30. ADMINISTRATIVE CHECKS

30.1 TIME SCHEDULE
Drivers and Co-drivers taking part in the Rally must report to the administrative checks in accordance with the timetable published in the supplementary regulations. The amount of fines for late arrival will be stated in the Supplementary Regulations.

30.2 DOCUMENTS REQUIRED
During the administrative checks the following original and valid documents will be checked:
- Competitor's Licence
- Driver's and Co-driver's competition licences
- Driver's and Co-driver's valid driving licence
- Driver's and Co-driver's passports or identification
- ASN authorisation, for all foreign competitors and/or drivers
- Completion of all details on the entry form
- Car registration papers
- Driver Declaration and undertakings duly signed by the driver and co-driver.

Any other documents which an organiser wishes to examine must be listed in the supplementary regulations, e.g. car insurance cover certificate.

31. SCRUTINEERING BEFORE THE START OF THE COMPETITION ELEMENT OF THE RALLY

31.1 GENERAL

31.1.1 Cars may be presented at scrutineering by a representative of the team unless otherwise detailed in supplementary regulations.

31.1.2 At scrutineering, competitors must produce all items of clothing including helmets and head retaining device intended to be used. Compliance with Appendix L Chapter III will be checked.

avec l'Annexe L, Chapitre III sera vérifiée

.

31.1.3 Les protège-carter de toutes les voitures doivent être enlevés pour le plombage des boîtes de vitesses et des différentiels et être gardés avec la voiture aux fins du pesage.

31.1.4 L'équipage doit présenter la fiche d'homologation certifiée complète de la voiture.

31.1.5 Les Constructeurs inscrits au Championnat peuvent présenter un Certificat de conformité technique signé.

31.1.6 Les commissaires techniques demanderont d'identifier la voiture. Le châssis et le bloc-moteur seront marqués.

31.1.7 Seuls les composants ayant été plombés lors des vérifications techniques préliminaires pourront être utilisés lors du rallye. Ces composants devront rester plombés.

31.1.8 Suite aux vérifications techniques, en cas de non-conformité d'une voiture à la réglementation technique et/ou de sécurité, les Commissaires Sportifs, sur proposition du Délégué Technique de la FIA, peuvent fixer un délai pour la mise en conformité de cette voiture ou refuser le départ.

31.2 HORAIRE
Un horaire pour les vérifications techniques, incluant le plombage des composants et le contrôle du poids des voitures engagées par les Constructeurs sera publié dans le règlement particulier ou dans un additif.

32. VERIFICATIONS PENDANT LE RALLYE

32.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES
A tout instant durant le rallye, y compris durant l'épreuve de mise au point, diverses vérifications peuvent être effectuées concernant les éléments de sécurité, dont les vêtements des pilotes, la voiture ainsi que la conformité et l'admissibilité, à la seule appréciation et sur instruction du Délégué Technique de la FIA, après que les Commissaires Sportifs en ont été informés.

32.2 RESPONSABILITE DES EQUIPAGES

32.2.1 Le concurrent est responsable de la conformité technique de sa voiture pendant toute la durée du rallye.

32.2.2 Il appartient au concurrent, au cas où des marques d'identification (voir Art. Arts. 31.1.6 et 16 et 17) seraient apposées, de veiller à ce qu'elles restent intactes depuis les vérifications techniques avant le rallye jusqu'à la fin du rallye ou jusqu'au moment autorisé par le présent règlement pour briser les plombages, leur absence sera signalée aux Commissaires Sportifs.

32.2.3 Il appartient également au concurrent de vérifier la bonne remise en place de tout élément de la voiture manipulé au cours des contrôles effectués.

32.2.4 Toute fraude constatée, et notamment des marques d'identification présentées comme originales et intactes qui s'avèrent retouchées, sera signalée aux Commissaires Sportifs.

33. CONTROLE FINAL

33.1 PARC FERMÉ FINAL

33.1.1 Après les formalités d'arrivée, les voitures doivent être placées dans le parc fermé où elles resteront jusqu'à son ouverture sur instruction des Commissaires Sportifs.

33.1.2 Le classement provisoire sera publié à l'heure indiquée dans le règlement particulier (ou dans un additif) dès que possible après que la dernière voiture aura pointé au contrôle final, même si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.

33.1.3 Lorsque le délai pour le dépôt des réclamations aura expiré, les Commissaires Sportifs pourront ouvrir le parc fermé, même

31.1.3 All cars must have their sump guards removed for sealing of gearboxes and differentials, and be kept with the car for the purpose of weighing.

31.1.4 The crew must show the car's complete certified homologation form.

31.1.5 The Manufacturers registered in the Championship may present a signed Certificate of Technical Conformity.

31.1.6 Scrutineers will require the car to be identified. The chassis and cylinder block will be marked.

31.1.7 Only those components that were sealed at initial scrutineering may be used throughout the rally. Such components must remain in their sealed state.

31.1.8 After scrutineering, if a car is found not to comply with technical and/or safety regulations, the Stewards, upon the proposal of the FIA Technical Delegate, may set a deadline before which the car must be made to comply, or may refuse the start.

31.2 TIMETABLE
A timetable for scrutineering, including the sealing of components and checking the weight of cars entered by Manufacturers, shall be issued in the supplementary regulations or in a bulletin.

32. CHECKS DURING THE RALLY

32.1 ADDITIONAL CHECKS
Various checks on safety items, including drivers' clothing, as well as on the car, on the conformity and eligibility may be carried out at any time during the rally including shakedown at the sole discretion and upon the instruction of the FIA Technical Delegate, with the knowledge of the Stewards.

32.2 RESPONSIBILITY OF THE CREWS

32.2.1 The competitor is responsible for the technical conformity of his car throughout the rally.

32.2.2 Should identification marks (see Arts. 31.1.6 and 16 and 17) be affixed, it is the responsibility of the competitor to see that these are preserved intact from pre-rally scrutineering until the end of the rally or until it will be allowed by these regulations to cut the seals. Should they be missing, this will be reported to the Stewards.

32.2.3 It is also the responsibility of the competitor to see to it that any part of the car which has been handled during checking is reinstalled correctly.

32.2.4 Any fraud discovered, and in particular identification marks presented as original which have been tampered with, will be reported to the Stewards.

33. FINAL CHECKS

33.1 FINAL PARC FERMÉ

33.1.1 After finish formalities, cars must be placed in a parc fermé where they must remain until released by the Stewards.

33.1.2 The provisional classification shall be published at the time specified in the supplementary regulations (or in a bulletin) which shall be as soon as practical after the last car has checked in at the final control, even if final scrutineering remains in progress.

33.1.3 When the protest time limit has expired, the Stewards may open the parc fermé, even if final scrutineering remains in

si les vérifications techniques finales sont toujours en cours.

33.2 SELECTION DES VOITURES
Des vérifications techniques après le rallye, comprenant le démontage de la voiture, pourront être entreprises à l'appréciation absolue des Commissaires Sportifs, ou à la suite d'une réclamation, ou bien encore sur recommandation du directeur de course et/ou du Délégué Technique de la FIA aux Commissaires Sportifs.

progress.

33.2 SELECTION OF CARS
Post-rally scrutineering involving the dismantling of a car may be carried out either at the discretion of the Stewards or following a protest, or upon the recommendation of the Clerk of the Course and/or the FIA Technical Delegate to the Stewards.

CONDUITE

DRIVING CONDUCT

34. COMPORTEMENT

34.1 REGLES GENERALES

34.1.1 Les équipages doivent toujours se comporter d'une manière compatible avec l'esprit sportif.

34.1.2 Les voitures ne peuvent être que remorquées, transportées ou poussées pour être ramenées sur la chaussée du rallye ou pour libérer le parcours du rallye ou comme autorisé dans le présent Règlement.

34.1.3 Les pilotes ne peuvent conduire de manière spectaculaire que lorsque le règlement particulier du rallye l'autorise.

34.1.4 Les équipages doivent toujours conduire dans le sens de l'épreuve spéciale (excepté pour faire demi-tour uniquement).

34.1.5 Sur un secteur de liaison qui est une route publique et au départ d'une spéciale, une voiture de compétition ne peut être conduite que sur quatre pneus et quatre roues tournant librement. Toute voiture non conforme à cet article sera considérée comme ayant abandonné conformément à l'Art. 54 WRC. Une pénalité supplémentaire pourra être imposée par les Commissaires Sportifs.

34.1.6 La conduite en compétition avec un pare-brise gravement endommagé et obstruant significativement le champ de vision du pilote est interdite. L'équipage concerné pourrait se voir refuser de poursuivre la compétition sur instruction des Commissaires Sportifs. Après réparation, l'équipage pourrait repartir selon l'Article 54 (si applicable).
Toute conduite sur une épreuve spéciale sans pare-brise est permise seulement si les membres de l'équipage portent des lunettes protectrices répondant à la spécification EN 1938 ou un casque intégrale avec visière fermée.
Dans tous les cas ci-dessus, la police peut néanmoins arrêter une voiture et l'empêcher de circuler en vertu de la règlementation routière nationale.

34.1.7 Lorsque l'itinéraire est identifié dans le road book comme une zone HEV et que les équipages conduisent une voiture de Rally1, ils doivent utiliser la capacité EV du véhicule. Le début de la zone HEV doit être placé à 10 km ou plus de la fin de l'épreuve spéciale pour permettre la régénération dans des conditions normales de conduite Si un problème technique les empêche d'utiliser le mode EV, cela doit être signalé au Délégué Technique de la FIA et au Délégué Sportif de la FIA avant l'entrée dans la zone désignée et le statut de l'unité sera vérifié. Si le problème n'est pas notifié, l'équipage sera signalé aux Commissaires Sportifs pour un examen plus approfondi. Si un équipage n'utilise pas le mode EV alors que l'unité est opérationnelle, il sera également signalé aux Commissaires Sportifs. Dans tous les cas, une pénalité pourra être imposée.

34.2 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LES RECONNAISSANCES ET/ OU SECTEURS DE LIAISON DE LA MISE AU POINT

34.2.1 Il est rappelé que les reconnaissances ne sont pas des essais. Le code de la route du pays traversé par le rallye doit être scrupuleusement observé, et la sécurité et les droits des autres usagers de la route doivent être respectés pendant les créneaux horaires des reconnaissances et de la mise au point.

34.2.2 Tout excès de vitesse pendant les reconnaissances et/ou les secteurs de liaison de la mise au point entraînera une amende

34. BEHAVIOUR

34.1 GENERAL RULES

34.1.1 Crews must always behave in a sporting manner.

34.1.2 Cars may only be towed, transported or pushed in order to bring them back onto the rally road or to clear the rally route or as otherwise permitted in these Regulations.

34.1.3 Exhibition driving may only be performed when permitted by the supplementary regulations of the rally.

34.1.4 Crews must always drive in the direction of the special stage (except solely to effect a turn round).

34.1.5 On a road section that is a public road and at the start of a stage, a competition car may only be driven on four freely rotating wheels and tyres. Any car not complying with this article will be considered as retired as per WRC Art.54. An additional penalty may be imposed by the stewards.

34.1.6 Any driving during the competition with a badly damaged windscreen which obstructs the driver's vision significantly is forbidden. The crew concerned may be prohibited from competing upon instruction of the Stewards. After repair, the crew may restart, if applicable, under WRC Article 54.
Any driving on a special stage without a windscreen fitted in place is allowed only if both crew members wear protective goggles in accordance with EN 1938 standard or full face helmet with closed visor.
For information only - in any of the above cases, the police may nevertheless stop a car and prevent it from proceeding under national traffic laws.

34.1.7 Where the route is identified in the road book as a HEV Zone and when driving a Rally1 car, crews must use the EV capability of the vehicle. The beginning of the HEV Zone must be positioned 10 km or more from the end of the special stage to allow re-generation in normal driving conditions. If they are prevented from using EV mode by a technical issue – this must be notified to the FIA Technical Delegate and the FIA Sporting Delegate before entering the designated zone and the status of the unit will be checked. If not notified, the crew will be reported to the Stewards for further consideration. If a crew does not use EV mode when the unit is operational they will also be reported to the Stewards. In either case penalty may be imposed.

34.2 EXCESSIVE SPEED DURING RECONNAISSANCE AND/ OR SHAKEDOWN ROAD SECTIONS

34.2.1 It is emphasised that reconnaissance is not practice. All the road traffic laws of the country in which the rally runs must be strictly adhered to and the safety and rights of other road users must be respected, both during reconnaissance and shakedown time windows.

34.2.2 Speeding during reconnaissance and/or shakedown road sections will incur a fine applied by the Clerk of the Course as

appliquée par le directeur de course comme suit :
par km/heure au-dessus de la limite de vitesse : 25 €
Le Directeur de Course devra notifier toute application du règlement au concurrent concerné.

34.2.3 Le montant de l'amende sera doublé en cas de seconde infraction commise lors du même rallye.

34.2.4 Le montant des amendes ne sera pas modifié en cas d'amende infligée par la police.

34.3 VITESSE EXCESSIVE PENDANT LE RALLYE / CODE DE LA ROUTE

34.3.1 Pendant toute la durée du rallye, les deux membres de l'équipage et doivent observer les règles de circulation nationales.

34.3.2 Les agents de police ou officiels qui constateraient une infraction aux règles de la circulation commise par un équipage du rallye devront la lui signifier comme à des usagers de la route ordinaires.

34.3.3 Dans le cas où la police ou les officiels décideraient de ne pas arrêter le pilote en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalisations prévues dans le règlement applicable, sous réserve que :
- La notification de l'infraction parvienne par voie officielle et par écrit, avant l'affichage du classement provisoire.
- Les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du pilote en infraction soit indiscutablement établie, et les lieux et heures parfaitement précisés.
- Les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

34.3.4 Pénalités pour infractions durant la partie compétitive du rallye :
- **a)** Première infraction:
  - Excès de vitesse : Une amende de 25 € par km/h au-dessus de la limite de vitesse, appliquée par le directeur de course,
  - Autre qu'un excès de vitesse : une pénalité sera appliquée par les Commissaires Sportifs.
- **b)** Deuxième infraction :
  - Excès de vitesse : Une amende de 50 € par km/h au-dessus de la limite de vitesse, appliquée par le directeur de course,
  - Autre qu'un excès de vitesse : une pénalité sera appliquée par les Commissaires Sportifs.
- **c)** Troisième infraction : une pénalité en temps de 5 minutes appliquée par le directeur de course.
- **d)** Quatrième infraction : disqualification appliquée uniquement par les Commissaires Sportifs.

Le Directeur de Course devra notifier toute application du règlement au concurrent concerné.

follows:
Per km per hour over the speed limit: €25
Any such application of the regulations by the Clerk of the Course will be notified by him to the competitor concerned.

34.2.3 The fine will be doubled in case of a second offence committed in the same rally.

34.2.4 The amount of the fines will be unaltered by any fine imposed by the police.

34.3 EXCESSIVE SPEED DURING THE RALLY / TRAFFIC LAWS

34.3.1 Throughout the rally, both crew members must observe the national traffic laws.

34.3.2 In the case of an infringement of the traffic laws committed by a crew participating in the rally, the police officers or officials having noted the infringement must inform the offender thereof, in the same way as for normal road users.

34.3.3 Should the police or the officials decide against stopping the driver in the wrong, they may nevertheless request the application of any penalties set out in the applicable regulations, subject to the following:
- that the notification of the infringement is made through official channels and in writing, before the posting of the provisional classification
- that the statements are sufficiently detailed for the identity of the offending driver to be established beyond all doubt, and that the place and time of the offence are precise
- that the facts are not open to various interpretations.

34.3.4 Penalties for infringements during the competition element of the rally:
- **a)** First infringement:
  - Speeding: A fine of €25 per km/h over the speed limit, applied by the Clerk of the Course;
  - Other than speeding: A penalty will be applied by the Stewards.
- **b)** Second infringement:
  - Speeding: A fine of €50 per km/h over the speed limit, applied by the Clerk of the Course;
  - Other than speeding: A penalty will be applied by the Stewards.
- **c)** Third infringement: A 5-minute time penalty applied by the Clerk of the Course.
- **d)** Fourth infringement: Disqualification applied only by the Stewards.

Any such application of the regulations by the Clerk of the Course will be notified by him to the competitor concerned.

RECONNAISSANCES

35. RECONNAISSANCES

35.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE
Exigences communes pour toutes les voitures utilisées pour les reconnaissances :
- Elles devront être d'une seule couleur, sans publicité ni autocollant, etc.
- Les protections du dessous de caisse seront autorisées (conformes au règlement du Groupe N).
- Deux phares supplémentaires homologués route seront autorisés.
- L'équipage pourra utiliser un système d'intercommunication «léger» (sans casque).
- Du matériel de navigation embarqué pourra être installé.

Les voitures conformes aux spécifications suivantes peuvent être utilisées :

35.1.1 Voitures Standard
- Voitures entièrement non modifiées telles que proposées à

RECONNAISSANCE

35. RECONNAISSANCE

35.1 RECONNAISSANCE CARS
Common requirements for all cars used for reconnaissance:
- The car must be painted in a single colour, with no advertising, stickers, etc.
- Underbody protection is authorised (complying with the Group N regulations).
- Two additional road-homologated headlamps are authorised.
- The crew may use a "light" intercommunication system (without helmets).
- On-board navigation equipment may be fitted.

Cars which conform to the following specifications may be used:

35.1.1 Standard Cars
- Totally unmodified standard cars as offered for sale to the

la vente au grand public avec un moteur atmosphérique ou turbocompressé essence ou turbo diesel d'une cylindrée nominale maximale de 2500 cm³.
– des véhicules de type SUV.

35.1.2 Voitures de série
– Le moteur sera de série (conforme à la réglementation du Groupe N).
– La boîte de vitesses sera de série (conforme à la réglementation du Groupe N).
– L'échappement sera de production de série avec un niveau de bruit maximal situé dans les tolérances légales autorisées du pays organisateur.
– Les suspensions seront conformes à la réglementation du Groupe N.
– Le montage d'un arceau de sécurité en acier conforme à l'Annexe J (Art. 253-8.1 à 8.3) sera autorisé.
– Les sièges baquets de couleurs similaires à celles de l'intérieur seront autorisés.
– Les jantes seront libres dans le respect de l'Annexe J Groupe N.

35.2 PNEUS POUR LES VOITURES DE RECONNAISSANCE
Les pneus utilisés pour les reconnaissances seront des :
– Pneus de série homologués route pour l'asphalte.
– Pneus libres pour la terre, sauf indication contraire dans le règlement particulier.

35.3 RESTRICTION EN MATIERE DE RECONNAISSANCES
Tout pilote, ou son copilote, qui est, ou qui au cours des deux dernières années a été, un pilote de priorité P1 qui s'est engagé ou compte s'engager dans un rallye du WRC et souhaitant conduire sur une route utilisée comme une épreuve spéciale de ce rallye, ne peut le faire qu'après avoir obtenu l'autorisation écrite de la FIA et des organisateurs. Tout non-respect de cette règle doit être signalé aux Commissaires Sportifs.

35.4 DEROULEMENT DES RECONNAISSANCES

35.4.1 Horaire
Les reconnaissances doivent se dérouler selon un horaire établi par les organisateurs. Afin de permettre l'organisation d'activités médiatiques, les reconnaissances doivent être terminées avant 17h00 le mercredi. Le créneau 17h-20h est réservé aux activités médiatiques des équipes et de la FIA.
La participation aux reconnaissances n'est pas obligatoire.

35.4.2 Respect du programme horaire pour les reconnaissances
A partir de la publication du Règlement Particulier du rallye et jusqu'à ce que l'épreuve spéciale soit terminée, que la route soit réouverte au trafic et qu'elle ne soit plus utilisée pour la suite du rallye, tout déplacement (sauf à pied) sur le parcours d'une épreuve spéciale du rallye est interdit à toute personne ayant un quelconque lien avec un équipage engagé, sauf autorisation expresse du Directeur de Course et du Département des Rallyes de la FIA. Les dispositions de l'Art. 35.3 doivent néanmoins être respectées.
La reconnaissance d'une épreuve super spéciale, si elle fait partie de l'élément compétitif du rallye, n'est pas considérée comme faisant partie du programme horaire pour les reconnaissances

35.4.3 Nombre de passages
Le nombre de passages est limité à deux pour chaque équipage sur chaque épreuve spéciale (les spéciales disputées deux fois sont considérées comme une seule spéciale). Durant les reconnaissances, il y aura des commissaires de contrôle au départ et au point stop de chaque épreuve spéciale pour enregistrer le nombre de passages. D'autres contrôles peuvent également être effectués pendant les épreuves spéciales.

35.4.4 Vitesse pendant les reconnaissances
Les organisateurs ont le droit de préciser la limitation de vitesse dans les épreuves spéciales.
Ces limites doivent figurer dans le règlement particulier et peuvent être contrôlées à tout moment pendant les reconnaissances par le système tel que stipulé dans le règlement particulier du rallye et doit être utilisé par tous les équipages L'utilisation de ces systèmes peut impliquer le paiement d'un

general public with a normally aspirated or turbocharged petrol or turbo diesel engine having a maximum cylinder capacity of 2500cc.
– SUV type vehicles.

35.1.2 Production cars
– The engine shall be a series production engine (complying with the Group N regulations).
– The gearbox shall be a series production gearbox (complying with the Group N regulations).
– The exhaust shall be a series production exhaust with a maximum noise level within the permitted legal tolerances of the organising country.
– Suspensions shall comply with the Group N regulations.
– The fitting of a steel safety rollbar complying with Arts. 253-8.1 to 8.3 of Appendix J is authorised.
– Bucket seats in colours similar to those of the interior of the car are authorised.
– The rims are free within the limits of Appendix J, Group N.

35.2 TYRES FOR RECONNAISSANCE CARS
Tyres used for reconnaissance shall be:
– Road-homologated series production tyres for asphalt.
– Free tyres for gravel, unless otherwise detailed in the supplementary regulations.

35.3 RESTRICTION OF RECONNAISSANCE
Any driver, or his co-driver, who is, or who in the last two years has been a P1 priority driver, who has entered or intends to enter a WRC rally and who wishes to drive on any road which is used as a special stage in that rally, may only do so after he has obtained the FIA's and the organiser's written permission. Failure to respect this rule shall result in the driver being reported to the Stewards.

35.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE

35.4.1 Timetable
Reconnaissance must take place according to a timetable set by the organiser. In order to allow for media activities, reconnaissance must be completed before 5 p.m. on the Wednesday. Between 5pm-8pm is reserved for FIA and team media activities. Participation in reconnaissance is not compulsory.

35.4.2 Respect of reconnaissance timetable
After the publication of the Supplementary Regulations, only with the express authorisation of the Clerk of the Course and the FIA Rally Department may any person connected with an entered crew travel on or over the route of a special stage of the rally (except on foot). This rule shall apply until that special stage is terminated, open for public traffic and will no longer be used within the rally. The provisions of WRC Art. 35.3 must nevertheless be respected.
The reconnaissance of a super special stage, if included in the competitive element of the rally, shall not be considered as part of the reconnaissance timetable.

35.4.3 Number of passages
Each crew is limited to two passages on each special stage (special stages run twice are considered to be one special stage). During reconnaissance there shall be control marshals at the start and stop point of each special stage to record the number of passages. Further checks may also be carried out within special stages.

35.4.4 Speed during reconnaissance
The organiser may determine a speed limit in the special stages.
Such limits must appear in the supplementary regulations and may be checked at any time during reconnaissance by use of the system as stipulated in the Rally supplementary regulations and which must be used by all crews. The use of such system may involve a fee.

droit.
Toute interférence avec le ou les système(s) pendant les reconnaissances entraînera le signalement du concurrent aux Commissaires Sportifs.

35.4.5 Epreuve de mise au point
Il n'est pas obligatoire d'inclure une épreuve de mise au point dans le programme des reconnaissances.

35.4.6 Equipage
Lors de chaque passage sur une épreuve spéciale, deux personnes au maximum sont autorisées dans la voiture.

35.4.7 Assistance pendant les reconnaissances
Pendant les reconnaissances, l'assistance des voitures de reconnaissance ne pourra être fournie que par deux techniciens au maximum par équipage avec un véhicule de 3,5 tonnes maximum et transportant à son bord tout le matériel d'assistance nécessaire.
Un laissez-passer pourra être délivré par l'organisateur à cette fin.
Ce véhicule pourra parcourir les épreuves spéciales uniquement pour récupérer la voiture de reconnaissance.

35.5 PARTICIPATION AUX RECONNAISSANCES UNIQUEMENT
Tout pilote détenteur de la licence internationale appropriée peut demander de participer à une reconnaissance pour un rallye. La réglementation des reconnaissances doit être intégralement respectée, les organisateurs doivent approuver la demande et si un droit est perçu, il en sera fait mention dans le règlement particulier. Les Equipes Constructeurs peuvent demander à l'organisateur d'inclure certains pilotes dans le groupe des pilotes P1.

MISE AU POINT

36. MISE AU POINT

36.1 DEROULEMENT DE LA MISE AU POINT

36.1.1 L'épreuve de mise au point sera organisée comme s'il s'agissait d'une épreuve se déroulant pendant le rallye et sera ainsi précédée d'un contrôle horaire et comprendra toutes les mesures de sécurité appropriées. La spéciale devrait être représentative du rallye.

36.1.2 L'épreuve de mise au point peut être organisée en utilisant une épreuve super spéciale ou une partie de spéciale de l'itinéraire du rallye.

36.2 EXIGENCES CONCERNANT L'EPREUVE DE MISE AU POINT

36.2.1 Une épreuve de mise au point sera organisée à la fois à des fins médiatiques et de promotion et afin que les concurrents puissent tester leurs voitures.

36.2.2 Tous les pilotes P1 et autres pilotes appelés par la FIA en consultation avec le Promoteur WRC devront effectuer leur premier passage de mise au point dans l'ordre du classement du Championnat en cours et à un intervalle à définir par le directeur de course en consultation avec la FIA et le Promoteur.

Une liste de départ pour ce premier passage (CH de mise au point) sera publiée conformément au Programme, avec une heure de départ impartie de 09:01 (heure locale) pour le début de l'épreuve de mise au point, sauf indication contraire.

Tout écart par rapport aux heures de pointage publiées (départs CH et Mise au point) sera signalé aux Commissaires Sportifs qui pourront imposer une pénalité.

Une zone technique est incluse dans les 5 minutes prévues entre le CH et le départ de la mise au point.

Les carnets de contrôle seront émis lors du contrôle horaire.
A l'issue de ces passages fixes, les pilotes P1 et les autres pilotes concernés par l'exigence ci-dessus pourront poursuivre leur mise au point en fonction de leur créneau horaire

Any interference with the system(s) during reconnaissance will result in the competitor being reported to the Stewards.

35.4.5 Shakedown
It is not mandatory to include shakedown in the reconnaissance schedule.

35.4.6 Crew
During each passage through a special stage, a maximum of 2 persons are permitted in the car.

35.4.7 Service during reconnaissance
During the reconnaissance timetable, service of reconnaissance cars may only be provided by a maximum of 2 technicians per crew using a vehicle of a maximum of 3.5 tonnes and carrying all necessary service equipment on board.
A car pass may be issued by the organiser for this purpose.

This vehicle may travel on the special stages only to recover their reconnaissance car.

35.5 PARTICIPATION IN RECONNAISSANCE ONLY
Any driver holding the appropriate international licence may apply to take part in reconnaissance for a rally. The regulations on reconnaissance must be respected in their entirety, the organiser must approve the application and if a fee applies, it shall be mentioned in the supplementary regulations. Manufacturer Teams may ask the organiser for some drivers to be included in the schedule for P1 drivers.

SHAKEDOWN

36. SHAKEDOWN

36.1 RUNNING OF SHAKEDOWN

36.1.1 The shakedown stage shall be run as if it were a stage run during the rally and thus be preceded by a time control and include all the appropriate safety measures. The stage should be representative for the rally.

36.1.2 The shakedown stage may be run using a super special stage or part of a stage of the itinerary of the rally.

36.2 SHAKEDOWN REQUIREMENTS

36.2.1 A shakedown stage will be organised with the purpose of being both a media and promotional opportunity and for competitors to trial their cars.

36.2.2 All P1 and other drivers requested by the FIA in consultation with the WRC Promoter shall complete their first passage of Shakedown in the order of the current Championship classification and at an interval to be defined by the Clerk of the Course in consultation with the FIA and the Promoter.

A start list for this first passage (TC Shakedown) will be released in accordance with the Programme, with a target start time of 09:01 (local time) for the Shakedown stage start, unless otherwise specified.

Any deviation from the published check-in times (TC and Shakedown start) will be reported to the Stewards who may impose a penalty.

A Technical Zone is included in the 5 minutes scheduled between the TC and the Shakedown start.

Time cards will be issued at the time control.
At the conclusion of these fixed passages, P1 and the other drivers affected by the above requirement will be able to continue their shakedown in accordance with their respective

respectif.

36.2.3 Les pilotes P1 effectueront un minimum de 2 passages au total sur l'épreuve de mise au point. Les pilotes P2, P3 et P4 doivent effectuer un minimum d'un passage au total sur l'épreuve de mise au point.

Tous les pilotes P1 doivent être disponibles pour un troisième passage sur l'épreuve de mise au point avec un passager désigné par le Promoteur du WRC à des fins promotionnelles.

36.2.4 La participation est facultative pour tous les pilotes non prioritaires)

36.2.5 Le programme idéal comprendra : deux heure pour les pilotes P1 et les autres pilotes affectés par les exigences de l'Art. 36.2.2. (leur premier passage inclus),deux autres heures pour tous les pilotes prioritaires et enfin deux heures facultatives pour tous les pilotes non prioritaires.

36.3 FAUX DEPART
Pour tout faux départ, et notamment un départ effectué avant que le signal ne soit donné, un temps de référence/idéal/théorique de 10 minutes sera alloué à la (aux) voiture(s) concernée(s).

36.4 DECHARGE
Tout passager à bord de la voiture pendant la mise au point qui n'est pas engagé dans le rallye doit avoir signé une décharge fournie par les organisateurs ou par le Promoteur du WRC.

Le passager doit porter tout l'équipement de sécurité prévu dans le règlement particulier du rallye qui doit être conforme à l'Annexe L du Code

36.5 PANNE DURANT LA MISE AU POINT
Un concurrent dont la voiture tombe en panne lors de l'épreuve de mise au point peut être récupéré par son équipe avec l'approbation du directeur de course mais devra néanmoins participer à la cérémonie de départ comme indiqué à l'Art. 39.

36.6 EXIGENCES TECHNIQUES
Avant l'épreuve de mise au point, les voitures doivent passer les vérifications techniques. Pour une voiture donnée, le moteur, la transmission complète et les pièces mécaniques mentionnées aux Art. 16 à 17 du présent règlement doivent être plombés.

36.7 ASSISTANCE DURANT LA MISE AU POINT
Toute assistance ne pourra être effectuée que dans le parc d'assistance principal, sauf autorisation contraire dans le règlement particulier du rallye. La limitation portant sur le nombre de membres du personnel conformément à l'Art. 56.3. ne s'appliquera pas.

37 ESSAIS LIBRES / QUALIFICATIONS
Applicable uniquement pour le Rally Regional.

38 ACTIVITES PROMOTIONNELLES

38.1 CONFÉRENCE DE PRESSE AVANT LE RALLYE
Pour chaque rallye du Championnat, au maximum 6 personnes parmi les pilotes, copilotes et le personnel des équipes du Championnat du Monde des Rallyes ainsi qu'au minimum 4 pilotes d'un Championnat annexe seront choisis par le Délégué Médias de la FIA pour participer à une conférence de presse. Celle-ci aura lieu dans le centre médias normalement 30 minutes après l'activité "Rencontre avec les équipages" qui suit la mise au point ou à une heure convenue entre l'organisateur et le Délégué Médias de la FIA, comme indiqué dans le règlement particulier. Toute non-participation sera signalée aux Commissaires Sportifs.

38.2 CONFÉRENCE DE PRESSE APRÈS LE RALLYE
Les 3 meilleurs équipages, un représentant du concurrent gagnant et l'/les équipage(s) vainqueur(s) d'un Championnat annexe devront participer à une conférence de presse qui aura

time window.

36.2.3 P1 drivers shall complete a minimum of 2 passages in total of the shakedown stage. P2, P3 and P4 drivers shall complete a minimum of one passage in total of the shakedown stage.

All P1 drivers must be available for a 3rd passage of the Shakedown with a passenger determined by WRC Promoter for promotional purposes.

36.2.4 Participation is optional for non-priority drivers.

36.2.5 The ideal timeframe shall allow: 2 hours for P1 drivers and the other drivers affected by the requirements under Art. 36.2.2. (including their first passage), a further 2 hours for all Priority drivers and an optional final 2 hours for all non-Priority drivers.

36.3 FALSE START
For any false start, particularly one made before the signal has been given, a notional time of 10 minutes will be allocated to the car(s) concerned.

36.4 DISCLAIMER
Any passenger on board the car during shakedown who is not entered for the rally must have signed a disclaimer provided by the organiser or by the WRC Promoter.

The passenger must wear all safety equipment as per the Supplementary Regulations of the Rally and in compliance with Appendix L of the Code.

36.5 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN
A competitor whose car breaks down during the shakedown may be recovered by its team with the approval of the Clerk of the Course but shall nevertheless be required to attend the ceremonial start as outlined in Art. 39.

36.6 TECHNICAL REQUIREMENTS
Before the shakedown the cars must pass scrutineering. For applicable cars, the engine, the complete transmission and the mechanical parts mentioned in Arts. 16 to 17 of these regulations must be sealed.

36.7 SERVICE DURING SHAKEDOWN
Service may be only carried out in the main service park, unless otherwise permitted in the supplementary regulations of the rally. Limitation on the number of personnel as per Art. 56.3 will not apply.

37 FREE PRACTICE / QUALIFYING
Applicable only for Regional Rallies.

38 PROMOTIONAL ACTIVITIES

38.1 PRE-RALLY PRESS CONFERENCE
At each Championship rally, a maximum of 6 WRC drivers/co-drivers/team personnel and a minimum of 4 Support Championship drivers will be selected by the FIA Media Delegate to attend a press conference. This will take place in the media centre normally 30 minutes after the 'Meet the Crews' activity after Shakedown or at a time agreed between the organiser and the FIA Media Delegate, as detailed in the supplementary regulations. Non-participation will be reported to the Stewards.

38.2 POST-RALLY PRESS CONFERENCE
The top 3 crews, a representative of the winning competitor and the winning Support Championship crew(s) must attend a press conference to take place in the media centre after the

lieu dans le centre médias après l'arrivée de chaque rallye de Championnat. Les équipages sont tenus d'être à la disposition des médias pendant une heure au maximum à compter du début de la conférence de presse, sauf si le Délégué Médias de la FIA les en dispense. Les arrivées tardives, les départs anticipés et la non-participation sera signalée aux Commissaires Sportifs.

38.3 «RENCONTRE AVEC LES ÉQUIPAGES»
A la fin de la mise au point et de chaque section avant un regroupement pour la nuit, les 3 meilleurs équipages classés doivent participer à une séance «Rencontre avec les équipages» pour les médias et les spectateurs. Celle-ci aura lieu dans le parc d'assistance (d'ordinaire l'»épreuve spéciale WRC») trente minutes après la mise au point et à une heure et à un emplacement indiqués aux équipes concernées par le Délégué Médias de la FIA pendant le rallye. D'autres personnels d'équipes et pilotes sélectionnés devront se rendre disponibles pour participer à ces séances si le Délégué Médias de la FIA le demande.

38.4 SÉANCE D'AUTOGRAPHES
Tous les pilotes prioritaires et leurs copilotes doivent se rendre disponibles pour signer des autographes devant la zone réservée à leur équipe pendant au moins 10 minutes après leur arrivée à l'emplacement pour l'assistance.

38.5 ACTIVITÉS PROMOTIONNELLES DE L'ORGANISATEUR
Les organisateurs doivent se concerter avec le Promoteur pour organiser la participation de membres d'équipes et d'équipages à des activités promotionnelles raisonnables durant les reconnaissances ou le rallye. Un horaire adéquat pour toute demande de ce type doit être prévu dans tout programme et les personnes impliquées doivent en être informées au moins 15 jours avant le début du rallye.

38.6 Tous les pilotes prioritaires et leurs copilotes doivent être disponibles pour les interviews réalisées par les équipes de tournage désignées par le Promoteur du WRC dans leur zone d'assistance à leur arrivée.

38.7 Lorsque le règlement particulier le prévoit, les pilotes désignés et leurs copilotes doivent être disponibles pour des activités promotionnelles d'une durée de 10 minutes pendant l'assistance de la mi-journée.

DEPARTS ET NOUVEAUX DEPARTS

39. CEREMONIE DE DEPART

Une cérémonie d'ouverture peut être organisée afin d'accroître l'intérêt promotionnel et médiatique du rallye. L'intervalle et l'ordre de départ pour une cérémonie de départ sont laissés à l'appréciation de l'organisateur.
L'horaire et le lieu de toute cérémonie doivent être indiqués dans le règlement particulier.
Si un équipage dans sa voiture de compétition se trouve dans l'impossibilité de participer à la cérémonie de départ, il sera autorisé à prendre le départ du reste du rallye, conformément à l'horaire de départ qui lui aura été attribué, à condition que les Commissaires Sportifs en soient informés et sous réserve d'avoir passé avec succès les vérifications techniques nécessaires. L'équipage concerné devra tout de même assister à la cérémonie de départ en portant les combinaisons et à l'heure qui lui a été indiquée.

40. ZONE DE DEPART

40.1 DEPART DU RALLYE
Avant le départ de la partie compétitive du rallye, les organisateurs peuvent rassembler toutes les voitures concurrentes dans une zone de départ, dans laquelle les voitures doivent être conduites au maximum 4 heures avant le départ aux conditions indiquées dans le règlement particulier. Les pénalités exclusivement pécuniaires pour arrivée tardive dans la zone de départ seront précisées dans le règlement particulier.

finish of each Championship rally. The crews are required to be available for media duties for up to one hour from the start of the press conference, unless dismissed by the FIA Media Delegate. Late arrival, early departure and non-participation will be reported to the Stewards.

38.3 'MEET THE CREWS'
At the end of the shakedown and of each section before an overnight regroup, the top 3 drivers classified must attend a 'Meet the Crews' session for media and spectators. This will take place in the service park (usually the 'WRC stage') 30 minutes-after the end of the shakedown window for P1 drivers and at a time and location advised to the relevant teams by the FIA Media Delegate during the rally. Other selected drivers and team personnel must make themselves available to attend these sessions if requested by the FIA Media Delegate.

38.4 AUTOGRAPH SIGNING SESSION
All priority drivers and their co-drivers must be available for signing autographs in front of their team area for at least 10 minutes following their arrival at their service bay.

38.5 ORGANISER'S PROMOTIONAL ACTIVITIES
Organisers may liaise with the Promoter to organise the participation of crews and team members in reasonable promotional activities during reconnaissance or the rally. Adequate time for such requests must be allowed for in any schedules, and those involved must be notified at least 15 days before the beginning of the rally.

38.6 All priority drivers and their co-drivers must be available for the purposes of interviews by WRC Promoter-nominated camera crews in their service area on their arrival.

38.7 When specified in the supplementary regulations, nominated drivers and their co-drivers must be available for promotional activities for a duration of 10 minutes during the midday service.

STARTS AND RESTARTS

39. CEREMONIAL START

A ceremonial start may be organised to improve the promotional and media interest of the rally. The start interval and order for a ceremonial start are at the discretion of the organiser.
The schedule and the place of any ceremony must be indicated in the supplementary regulations.
Where a crew in its competing car is unable to participate in the ceremonial start, it shall be permitted to start the remainder of the rally at its allocated start time provided that the Stewards are notified and subject to passing the necessary scrutineering checks. The crew concerned must still attend the ceremonial start wearing overalls and at their due time.

40. START AREA

40.1 RALLY START
Before the start of the competition element of the rally, the organisers may assemble all the competing cars in a starting area into which cars must be driven a maximum of 4 hours before the start time as detailed in the supplementary regulations. The exclusively pecuniary penalties for late arrival in the starting area shall be specified in the supplementary regulations.

40.2 DEPART D'UNE SECTION

Un équipage se présentant avec un retard supérieur à 30 minutes au départ d'une section ne sera pas autorisé à prendre le départ de cette section.

41. ORDRES DE DEPART ET INTERVALLES

41.1 REPOSITIONNEMENT DES PILOTES

Le directeur de course peut, pour des raisons de sécurité et après que les Commissaires Sportifs en ont été informés, repositionner les pilotes ou modifier l'intervalle de temps entre les voitures.

41.2 ORDRE DE DEPART DURANT LE RALLYE

	P1	***P2***	***P3 et P4*** ***P3 and P4***	**Non-prioritaires** ***Non-priority***
ESS le jeudi (s'il y a lieu) ***Thursday SSS (if applicable)***	A l'appréciation de l'organisateur *At organiser's discretion*			
Vendredi	Classement du Championnat [1]	Selon classement du championnat (1) et à l'appréciation de l'organisateur, sur la base des performances des pilote.	Comme groupe fusionné à l'appréciation de l'organisateur, sur la base des performances des pilote.	Comme groupe fusionné à l'appréciation de l'organisateur
Friday	*In current championship classification* [1]	*In current championship classification (1) and at organiser's discretion based on Drivers' performances*	*As a merged group, at organiser's discretion based on Drivers' performances*	As merged group at *organiser's discretion*
Samedi et Dimanche	Pilotes P1 dans l'ordre inverse du classement [2] [3]	Dans l'ordre du classement [2] *In classification order* [2]	Dans l'ordre du classement [2] (comme un groupe fusionné)	
Saturday and Sunday	*Reverse classification order* [2] [3]		In classification order [2] (as merged group)	

[1] Classement du Championnat signifie l'ordre du classement provisoire du Championnat pour Pilotes respectif pour l'année en cours. Pour la première manche du Championnat, l'ordre de départ est celui du classement final de l'année précédente. La FIA décidera de l'ordre des pilotes qui n'ont pas été classés l'année précédente. Les pilotes P1 prenant un nouveau départ le vendredi en vertu de l'Art. 54 WRC prendront également le départ conformément au classement du Championnat.

[2] L'ordre du classement est toujours basé sur le classement général provisoire à la fin de la dernière épreuve spéciale de la veille, à l'exclusion des épreuves super spéciales si elles sont disputées à la fin du jour.
Il ne sera pas tenu compte des pénalités encourues après la fin de cette dernière épreuve spéciale (à l'exception des épreuves super spéciales), mais uniquement dans le but d'établir cet ordre de départ.

[3] Les pilotes P1 prenant un nouveau départ le samedi et/ou le dimanche en vertu de l'Art. 54 WRC, prendront le départ tous les jours suivants comme un groupe fusionné avant les autres pilotes P1 dans l'ordre inverse de leur position au classement.

41.2.1 Dans le cas d'une épreuve sur deux jours, le département des rallyes de la FIA peut déterminer que l'ordre de passage du vendredi ci-dessus n'est utilisé que pour la moitié du 1er jour de compétition et à quel point de l'itinéraire celui-ci est basculé sur l'ordre du samedi ci-dessus.

41.3 INTERVALLES DE DEPART

41.3.1 Il y aura un intervalle d'au moins trois minutes entre les temps de départ des pilotes P1 sur la liste de départ et sur les listes des nouveaux départs.

41.3.2 Les voitures P2, P3, P4, RGT et toutes les autres prendront le départ avec un intervalle d'au moins 1 minute.

40.2 SECTION START

Any crew reporting more than 30 minutes late at the start of a section shall not be allowed to start that section.

41. START ORDERS AND INTERVALS

41.1 REPOSITIONING OF DRIVERS

The Clerk of the Course may, for reasons of safety and with the knowledge of the Stewards, reposition drivers or change the time interval between cars.

41.2 START ORDER DURING THE RALLY

[1] Championship classification means the order of the provisional classification of the respective Championship for Drivers for the current year. For the first round of the Championship, the start order shall be that of the final classification of the previous year. The FIA shall decide the order of drivers who were not classified in the previous year. P1 drivers re-starting on Friday under WRC Art. 54 regulations shall also start as per the Championship classification.

[2] The classification order is always based on the provisional overall classification at the end of the last special stage of the previous day, excluding super special stages if run at the end of the day.
Any penalties incurred after the end of this last special stage (excluding super special stages) will be ignored, but solely for the purpose of establishing this starting order.

[3] P1 drivers re-starting on Saturday and/or Sunday under WRC Art. 54, shall on all subsequent days start as a merged group before the other P1 drivers in the reverse order of their position in the classification.

41.2.1 In case of a 2-day format of an event, the FIA Rally Department may determine that the above Friday running order is used for only half of the 1st competitive day and at which point of the itinerary the order is switched over to the above Saturday order.

41.3 START INTERVALS

41.3.1 P1 drivers on the start list and on the re-start lists will have an interval between their start times of at least 3 minutes.

41.3.2 P2, P3, P4 and all other cars will start with an interval of at least 1 minute.

41.3.3 Pour toutes les spéciales TV diffusées en direct et pour le(s) groupe(s) de pilotes prioritaires, le directeur de course peut, après accord avec le Promoteur et la FIA, modifier les intervalles de départ par rapport à ceux indiqués sur la liste de départ pour la section concernée. Si la spéciale TV diffusée en direct n'est pas suivie d'un regroupement, ces intervalles de départ peuvent être maintenus pour d'autres épreuves spéciales jusqu'au prochain regroupement.

41.3.4 Tout changement des intervalles de départ pour les spéciales TV diffusées en direct sera notifié dans une Communication du directeur de course.

41.3.5 Le Promoteur du WRC proposera des spéciales TV en direct à inclure dans le règlement particulier.

41.3.3 For any Live TV stages and for group/s of priority drivers, the Clerk of the Course may change the start intervals compared to those given in the start list for the Section in question after agreement with the Promoter and the FIA. Should the Live TV stage not be followed by a regroup, these starting intervals may remain for other special stages until the next regroup.

41.3.4 Any such change of start intervals for Live TV stages will be notified in a Communication from the Clerk of the Course.

41.3.5 WRC Promoter will nominate Live TV stages for inclusion in the Supplementary Regulations.

CONTROLES

42. CONTROLES – EXIGENCES GENERALES

42.1 SIGNALISATION DES CONTROLES
Tous les contrôles, c'est-à-dire contrôles horaires, contrôles de passage, départs et arrivées d'épreuves spéciales incluant les contrôles stop et zones de regroupement, zones médias, sont indiqués au moyen de panneaux standardisés approuvés par la FIA conformes aux dessins et distances de l'Annexe I et sont indiqués dans le road book.

42.2 BARRIERES DE PROTECTION
Une zone d'au moins 5 m avant et après le poste de contrôle, des deux côtés de la route, sera protégée par des barrières afin de permettre le bon déroulement des opérations de contrôle.

42.3 DUREE DE L'ARRET DANS LES ZONES DE CONTROLE
La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

42.4 HORAIRE

42.4.1 Les postes de contrôle commencent à fonctionner au moins 30 minutes avant l'heure idéale de passage de la première voiture concurrente.

42.4.2 Sauf décision contraire du directeur de course, ils cessent d'opérer 15 minutes après l'heure idéale de l'arrivée de la dernière voiture concurrente, augmentée du retard maximum autorise.

42.5 ORDRE DES CONTROLES ET SENS DU PARCOURS

42.5.1 Les équipages sont astreints à se présenter toujours dans l'ordre correct des contrôles et dans le sens du parcours.

42.5.2 Il est également interdit de revenir dans la zone de contrôle.

42.6 INSTRUCTIONS DES COMMISSAIRES DE ROUTE

42.6.1 Les équipages sont tenus de suivre les instructions des commissaires préposés à un poste de contrôle, sous peine d'être signalés aux Commissaires Sportifs.

42.6.2 Tous les officiels des contrôles devront être identifiables. A chaque contrôle, le chef de poste devra porter une chasuble distinctive.

42.7 ZONES RESERVEES AUX MEDIAS
Une zone réservée aux médias délimitée par des barrières sera établie avant le panneau jaune du Contrôle Horaire pour tous les parcs d'assistance, les zones de montage des pneus (sauf ceux correspondant à l'Article 57.2.1) et tous les parcs de regroupement (sauf les regroupements de fin d'étape lorsqu'ils sont précédés d'une assistance) et dans le parc d'attente avant la procédure de podium à l'arrivée. L'accès à cette zone sera limité au personnel détenteur du laissez-passer approprié. Les organisateurs peuvent planifier l'itinéraire et le programme de sorte que les équipages puissent passer au moins 15 minutes dans la zone réservée aux médias. Ces zones doivent être identifiées dans le road book.

CONTROLS

42. CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS

42.1 SIGNAGE OF CONTROLS
All controls, i.e. passage and time controls, start and finish of special stages including stop controls and regrouping areas, media zone, shall be indicated by means of FIA-approved standardised signs complying with the drawings and distances in Appendix I and shall be indicated in the road book.

42.2 PROTECTIVE BARRIERS
An area of at least 5 m both before and after a control shall be protected by barriers on both sides of the road to enable control duties to be carried out.

42.3 STOPPING TIME IN CONTROL AREAS
The stopping time within any control area is limited to the time necessary for carrying out control operations.

42.4 READINESS TO WORK

42.4.1 Controls shall be ready to function at least 30 minutes before the target time for the passage of the first competing car.

42.4.2 Unless the Clerk of the Course decides otherwise, they will cease to operate 15 minutes plus maximum lateness time after the due time of arrival of the last competing car.

42.5 SEQUENCE OF CONTROLS AND DIRECTION

42.5.1 Crews must check in in the correct sequence of controls and in the direction of the rally route.

42.5.2 It is prohibited to re-enter a control area.

42.6 MARSHALS' INSTRUCTIONS

42.6.1 Crews are obliged to follow the instructions of the marshals of any control. Failure to do so will be reported to the Stewards.

42.6.2 All control officials must be identifiable. At each control, the chief official must wear a distinctive tabard.

42.7 MEDIA ZONES
A barriered media zone will be established prior to the yellow time control board at all service parks and tyre fitting zones (except those under WRC Article 57.2.1) or at all regroups parks (except overnight regroups if preceded by a service) and within the holding park before the podium procedure at the finish. Access to this media zone shall be limited to personnel holding the appropriate pass. Organisers must plan the itinerary and time schedule such that crews are expected to spend a minimum of 15 minutes in the media zone. The media zones must furthermore be clearly marked in the Road Books.

42.8 POINTS D'ECHANGE DES DONNEES DES CAMERAS EMBARQUEES

Les données des caméras embarquées peuvent être échangées en présence d'un membre de l'équipe dans la zone réservée aux médias, dans les regroupements ou parcs fermés et après la sortie des zones de ravitaillement éloignées.

Les organisateurs peuvent également prévoir des points d'échange des données des caméras embarquées le long de l'itinéraire. Ces points doivent être indiqués au moyen d'une communication du directeur de course et servent uniquement pour l'échange des données des vidéos.

43. CONTROLES DE PASSAGE

A ces contrôles, identifiés par les panneaux indiqués à l'Annexe I, les commissaires en poste doivent simplement viser et/ou signer le carnet de contrôle, dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.

44. CONTROLES HORAIRES

44.1 FONCTIONNEMENT

A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de contrôle son heure de présentation. Le chronométrage sera effectué à la minute.

44.2 PROCEDURE DE POINTAGE

44.2.1 La procédure de pointage commence au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.

44.2.2 Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.

44.2.3 Le chronométrage et le pointage du carnet ne peuvent être effectués que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité immédiate de la table de contrôle.

44.2.4 L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de contrôle au commissaire concerné.

44.2.5 Celui-ci inscrit alors sur le carnet, soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.

44.2.6 L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps idéal accordé à l'heure de départ de la spéciale ou à l'heure du précédent TC, ces temps étant exprimés à la minute.

44.2.7 L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages, qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle. Les commissaires ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.

44.2.8 L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.

44.2.9 L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire concerné correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.

44.2.10 Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :

a) pour tout retard : 10 secondes par minute ou fraction de minute.

b) pour toute avance : 1 minute par minute ou fraction de minute.

44.2.11 Les organisateurs peuvent autoriser les équipages à pointer en avance sans encourir de pénalité, sous réserve que cette disposition ait été prévue dans le règlement particulier du rallye ou par un additif ultérieur.

42.8 ON-BOARD CAMERA DATA EXCHANGE POINTS

On-board camera data may be exchanged when in the presence of a member of the team in the media zone, in regroups or parc fermés and after the exit of remote refuel zones.

The organisers may also establish on-board camera (OBC) data exchange points within the itinerary. Such points must be notified in a Communication from the Clerk of the Course and are solely for the exchange of video data.

43. PASSAGE CONTROLS

At these controls, identified by the signs shown in Appendix I, the marshals must simply stamp and/or sign the time card as soon as it is handed in by the crew, without mentioning the time of passage.

44. TIME CONTROLS

44.1 OPERATION

At these controls, the marshals shall mark on the time card the time at which the card was handed in. Timing will be recorded to the complete minute.

44.2 CHECK-IN PROCEDURE

44.2.1 The check-in procedure begins at the moment the car passes the time control area entry board.

44.2.2 Between the area entry board and the control, the crew is forbidden to stop for any reason or to drive at an abnormally slow speed.

44.2.3 The actual timing and entry of the time on the time card may only be carried out if the two crew members and the car are in the control area and within the immediate vicinity of the control table.

44.2.4 The check-in time shall correspond to the exact moment at which one of the crew members hands the time card to the appropriate marshal.

44.2.5 Then, either by hand or by means of a print-out device, the appropriate marshal shall mark on the card the actual time at which the card was handed in, and nothing else.

44.2.6 The target check-in time is the time obtained by adding the allowed target time to the special stage start time or to the previous TC time, these times being expressed to the minute.

44.2.7 The target check-in time is the responsibility of the crews alone, who may consult the official clock on the control table. The marshals may not give them any information on this target check-in time.

44.2.8 The crew will not incur any penalty for checking in before time if the car enters the control area during the target check-in minute or the minute preceding it.

44.2.9 The crew will not incur any penalty for lateness if the act of handing the card to the appropriate marshal takes place during the target check-in minute.

44.2.10 Any difference between the actual check-in time and the target check-in time shall be penalised as follows:

a) For late arrival: 10 seconds per minute or fraction of a minute.

b) For early arrival: 1 minute per minute or fraction of a minute.

44.2.11 Provided that it has been stated in the supplementary regulations of the rally or is indicated in a later bulletin, the organisers may authorise crews to check in before time without incurring any penalty.

44.2.12 Toute infraction d'un équipage aux règles de la procédure de pointage devra faire l'objet, de la part du chef de poste du contrôle, d'un rapport écrit à envoyer immédiatement au directeur de course.

44.2.13 A l'appréciation du directeur de course, un équipage qui a été pénalisé pour une arrivée anticipée peut être neutralisé pendant le temps nécessaire pour qu'il parte au moment initialement prévu.

44.3 CONTROLE HORAIRE SUIVI D'UNE EPREUVE SPECIALE
Lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve spéciale, la procédure suivante sera appliquée :

44.3.1 Au contrôle horaire d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire concerné inscrira sur le carnet à la fois l'heure de pointage de l'équipage et son heure de départ de spéciale provisoire. Il devra y avoir un écart de 3 minutes pour permettre à l'équipage de se préparer au départ et se rendre sur la ligne de départ.

44.3.2 Si deux équipages ou plus se présentent à un contrôle horaire à la même minute, leur heure de départ provisoire pour cette épreuve spéciale est donnée dans l'ordre de leur heure d'arrivée relative au contrôle horaire précédent. Si leur heure d'arrivée au précédent contrôle horaire est identique, alors l'heure d'arrivée à l'avant-dernier contrôle horaire sera prise en compte et ainsi de suite.

44.3.3 Après son pointage au contrôle horaire, la voiture concurrente sera conduite au poste de départ de l'épreuve spéciale depuis l'endroit où l'équipage prendra le départ selon la procédure exposée dans le présent règlement (voir Art. 48).

44.3.4 S'il existe une divergence entre les heures de départ provisoires et les heures effectives, l'heure inscrite par le commissaire au départ de l'épreuve spéciale fera foi, sauf décision contraire des Commissaires Sportifs.

44.3.5 L'heure de départ de la spéciale sera alors l'heure de départ pour le calcul de l'heure de pointage du prochain contrôle horaire.

44.4 ZONE DE CHAUFFAGE DES PNEUS (TWZ)

44.4.1 L'inclusion d'une zone de chauffage des pneus entre le contrôle horaire et le départ d'une épreuve spéciale est facultative pour l'organisateur. Pour être utilisée comme TWZ, la route doit être aménagée comme la spéciale, à l'exception des voitures de secours, qui resteront positionnées après le départ de la spéciale.

44.4.2 Pour inclure une zone de chauffage des pneus, la distance entre le contrôle horaire et le départ suivant de la spéciale sera d'un minimum de 500 m. La TWZ doit être indiquée dans le Road Book.

44.4.3 La TWZ commence après le contrôle horaire avec le panneau "TWZ" et se termine avec le panneau "TWZ End". Les pilotes doivent pouvoir arrêter la voiture à tout moment en cas de danger. Il est strictement interdit de s'arrêter délibérément dans la TWZ ou de rouler en sens inverse. Il y aura un minimum de 100 m entre le panneau "TWZ End" et le départ de la spéciale, où les équipages devront rouler au pas jusqu'à la ligne de départ.

44.4.4 L'intervalle de 3 minutes défini à l'Art. 44.3.1 peut être augmenté en fonction de la longueur de la TWZ pour permettre à l'équipage de chauffer les pneus et de se préparer pour le départ de la spéciale.

44.4.5 Avant de circuler dans la TWZ, l'équipage doit être équipé comme prévu à l'Art. 53.1.

44.4.6 Toutes les règles non modifiées par le présent article demeurent inchangées et valables.

44.4.7 Les organisateurs peuvent spécifier des dispositions supplé-

44.2.12 If it is found that a crew has not observed the rules for the check-in procedure, the chief marshal at the control must make this the subject of a written report to be sent immediately to the Clerk of the Course.

44.2.13 At the discretion of the Clerk of the Course, a crew which has been penalised for early arrival may be neutralised for the amount of time necessary for it to leave at the time originally envisaged.

44.3 TIME CONTROL FOLLOWED BY A SPECIAL STAGE
When a time control is followed by a start control for a special stage, the following procedure shall be applied:

44.3.1 At the time control at the finish of a road section, the appropriate marshal will enter on the time card both the check-in time of the crew and its provisional stage start time. There must be a 3-minute gap to allow the crew to prepare for the stage start and come to the start line.

44.3.2 If two or more crews check in on the same minute, their provisional start times for that special stage shall be in the order of their relative arrival times at the preceding time control. If the arrival times at the preceding time control are the same, then the times at the time control previous to that one will be taken into account, and so on.

44.3.3 Having checked in at the time control, the competing car shall be driven to the start control of the special stage from where the crew shall start according to the procedure laid down in these regulations (see Art. 48).

44.3.4 If there is a difference between the provisional and actual start times, the time entered by the marshal at the start of the special stage shall be binding, unless the Stewards decide otherwise.

44.3.5 The stage start time shall then be the start time for calculating the check-in time at the next time control.

44.4 TYRE WARMING ZONE (TWZ)

44.4.1 The inclusion of a tyre warming zone between the Time Control and the start of a Special Stage is optional for the organiser. To be used as a TWZ, the road must be set up as the Special Stage, except for the rescue cars, which will remain positioned after the start of the Special Stage.

44.4.2 To include a Tyre Warming Zone, the distance between the Time Control and the following start of the Special Stage will be a minimum of 500 m. The TWZ must be marked in the Road Book.

44.4.3 The TWZ begins after the time control with the "TWZ" board and ends with the "TWZ End" board. Drivers must be able to stop the car at any time in case of danger. Deliberate stopping in the TWZ or driving the opposite direction is strictly forbidden. There will be a minimum of 100 m between the "TWZ End" board and the start of the Special Stage, where the crews must drive at walking speed to the start line.

44.4.4 The 3-minute gap defined in Art.44.3.1 can be increased considering the length of the TWZ to allow the crew warming the tyres and to prepare for the Special Stage start.

44.4.5 Before driving in the TWZ, the crew must be equipped as laid down in Art. 53.1.

44.4.6 All regulations not amended by this article remain unchanged and valid.

44.4.7 Organisers may specify additional provisions in the Supple-

mentaires dans le règlement particulier, qui ne peuvent toutefois pas modifier les règles susmentionnées.

45. DISQUALIFICATION POUR RETARD

45.1 RETARD MAXIMUM AUTORISE
Tout retard supérieur à 30 minutes sur tout horaire individuel imparti ou un retard cumulé supérieur à 30 minutes dans toutes les sections entre deux regroupements pour la nuit aura pour conséquence que le concurrent concerné sera considéré comme ayant abandonné à ce contrôle et la pénalité totale encourue pour une arrivée tardive conformément à l'Art. 44.2.10.a) sera celle prévue pour un retard de 30 minutes. L'équipage pourra néanmoins reprendre le départ du rallye conformément aux dispositions précisées à l'Art. 54. Pour le calcul d'un tel retard, le temps réel et non le temps de pénalité (10 secondes par minute) sera appliqué.

45.2 AVANCE
Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas aux équipages de réduire ce retard maximum autorise

45.3 NOTIFICATION DU DEPASSEMENT DU RETARD MAXIMUM AUTORISE
La notification du dépassement du retard maximum autorisé aux termes de l'Art. 45.1 ne peut être prononcée qu'en fin de section.

46. CONTROLES DE REGROUPEMENT

46.1 PROCEDURE LORS D'UN REGROUPEMENT

46.1.1 A leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ. Ils devront ensuite conduire leur voiture selon les instructions des commissaires.

46.1.2 Tous les équipages doivent être prêts à être présents pendant une durée maximale de 5 minutes dans une zone de signature des autographes, adjacente au TC et accessible au public.

46.2 SORTIE D'UN REGROUPEMENT
Excepté après un regroupement pour la nuit et avant le début de la «Spéciale Power», les voitures devront repartir suivant leur ordre d'arrivée au regroupement. Toutefois, si une ou plusieurs voitures sont retardées en raison de l'interruption ou de l'arrêt d'une épreuve spéciale ou pour toute autre raison et arrivent ainsi au regroupement dans un ordre anormal, le Directeur de Course peut, après en avoir informé les Commissaires Sportifs, ordonner que cette ou ces voitures soient repositionnées.

mentary Regulations, which may not, however, alter the above-mentioned regulations.

45. MAXIMUM PERMITTED LATENESS

45.1 MAXIMUM PERMITTED LATENESS
Any lateness exceeding 30 minutes on any individual target time or an accumulative lateness exceeding 30 minutes in all the sections between two overnight regroups, will result in the competitor concerned being considered to have retired at that control and the total penalty accrued for late arrival as per Art. 44.2.10.a) shall be that for a lateness of 30 minutes. The crew may nevertheless re-start the rally under the provisions of Art. 54. In calculating such lateness time, the actual time and not the penalty time (10 seconds per minute) applies.

45.2 EARLY ARRIVAL
Early arrival shall under no circumstances permit crews to reduce this maximum permitted lateness.

45.3 NOTIFICATION OF EXCEEDING MAXIMUM PERMITTED LATENESS
Notification of exceeding the maximum permitted lateness under Article 45.1 may only be announced at the end of a section.

46. REGROUPING CONTROLS

46.1 PROCEDURE AT A REGROUP

46.1.1 On arrival at regroup controls, crews will receive instructions concerning their starting time. They must then drive their car as directed by marshals.

46.1.2 All crews must be prepared to be present for up to 5 minutes in an autograph zone, organised adjacent to the TC and accessible to the public.

46.2 EXIT FROM A REGROUP
Except after an overnight regroup and before the start of the Power Stage, the cars shall re-start in the order of arrival at the regroup. However, if one or several cars are delayed due to the interruption or stopping of a special stage or for any other reason and thus arriving at the regroup in an abnormal order, the Clerk of the Course may, with the knowledge of the Stewards, order any such car or cars to be repositioned.

EPREUVES SPECIALES

47. GENERALITES

47.1 CHRONOMETRAGE
Pour les épreuves spéciales, le chronométrage est effectué au dixième de seconde.
Pour la «Spéciale Power», le chronométrage est effectué au millième de seconde.

47.2 DELEGUES ET OFFICIELS FIA
Dans le cadre de leur fonction, l'entrée des délégués et officiels FIA sur le parcours des épreuves spéciales devra intervenir au plus tard 30 minutes avant le départ de la dernière voiture de fermeture de route (voiture N° 0). L'entrée du Délégué à la Sécurité de la FIA sur le parcours des épreuves spéciales pourra intervenir plus tard. Si, au cours de leur progression sur une épreuve spéciale, ils sont rejoints par la voiture N° 0, ils devront s'arrêter, se garer et attendre le passage de la voiture balai avant de repartir.

47.3 EVACUATION PAR HELICOPTERE
Si une évacuation par hélicoptère est prévue, les conditions suivantes doivent être respectées :

47.3.1 Lorsque les conditions climatiques empêchent l'utilisation d'un

SPECIAL STAGES

47. GENERAL

47.1 TIMING
For special stages, timing will be to the tenth of a second.

For the "Power Stage", timing will be to the thousandth of a second.

47.2 FIA OFFICIALS AND DELEGATES
When carrying out their duties, the entry of FIA officials and Delegates onto the route of special stages must take place at the latest 30 minutes before the start time of the final course car (car n° 0) although the FIA Safety Delegate may have a later time for entry to the special stages. If car n° 0 catches up with them while on the route of a special stage, they must stop, park and wait for the sweeper car to pass before continuing.

47.3 EVACUATION BY HELICOPTER
If evacuation by helicopter is foreseen, the following must be respected:

47.3.1 When weather conditions prevent the use of a helicopter,

hélicoptère, une épreuve spéciale peut être interrompue ou annulée (sur décision conjointe du directeur de course et du responsable de la sécurité) si la durée d'un transfert en ambulance jusqu'à l'hôpital prévu est supérieure au temps estimé convenable après consultation avec le médecin-chef.

47.3.2 La mise à disposition d'un hélicoptère n'annule pas l'obligation de prévoir une évacuation terrestre avec, pour un blessé nécessitant des soins intensifs pendant le transport, la présence d'un médecin compétent en réanimation et expérimenté dans le traitement pré-hospitalier des victimes d'accident, éventuellement assisté d'un auxiliaire médical qualifié en réanimation.

48. DEPART DES EPREUVES SPECIALES

48.1 POINT DE DEPART
Le départ de l'épreuve spéciale est donné arrêté, la voiture étant placée sur la ligne de départ.

48.2 PROCEDURE DE DEPART

48.2.1 La procédure de départ électronique sera clairement visible par l'équipage depuis la ligne de départ et pourra se faire à l'aide d'une horloge de compte à rebours et/ou un système de feu séquentiel. Si la séquence des feux de départ est différente de celle de l'Annexe VII, elle doit être décrite dans le règlement particulier du rallye.

48.2.2 Il doit y avoir une ligne de départ permanente (également sur la terre et la neige) et la photocellule du départ lancé devrait se trouver 50 cm après la ligne de départ.

48.2.3 Après que l'heure de départ effective a été inscrite sur le carnet de contrôle, celui-ci doit être rendu à l'équipage dès que possible.

48.2.4 Lorsque la voiture arrive sur la ligne de départ, le commissaire de piste doit se positionner devant elle avec une bâton perche pour définir sa position exacte. Une minute avant l'heure de départ, mais pas avant que la voiture se soit arrêtée à sa position exacte, le commissaire doit quitter cette position et l'équipage doit se référer à l'horloge du compte à rebours automatique. Tout changement ultérieur de la position de la voiture jusqu'à son heure de départ n'est pas autorisé et sera signalé aux Commissaires Sportifs.

48.3 PROCEDURE DE DEPART MANUELLE
S'il faut recourir à une procédure de départ manuelle, après avoir remis le carnet de contrôle à l'équipage, le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30» - 15» - 10» et les cinq dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné.

48.4 DEPART RETARDE DE LA FAUTE DE L'EQUIPAGE

48.4.1 En cas de départ retardé imputable à l'équipage, le commissaire concerné inscrit une nouvelle heure sur le carnet de contrôle, la pénalité étant d'une minute par minute ou fraction de minute de retard.

48.4.2 Tout équipage refusant de prendre le départ d'une épreuve spéciale à l'heure qui lui a été attribuée sera signalé aux Commissaires Sportifs, que l'épreuve spéciale soit disputée ou non.

48.4.3 Toute voiture ne pouvant démarrer depuis la ligne de départ dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera considérée comme ayant abandonné et immédiatement déplacée vers un endroit sûr. Cette voiture sera autorisée à prendre un nouveau départ le jour suivant conformément à l'Article 54 WRC.

48.5 EPREUVE SPECIALE RETARDEE
Lorsque le déroulement d'une épreuve spéciale est retardé de plus de 20 minutes, les spectateurs doivent être avertis que l'épreuve spéciale est sur le point de reprendre avant le passage de la prochaine voiture de compétition. Autrement, la spéciale sera arrêtée.

a special stage may be delayed or terminated (on the joint decision of the Clerk of the Course and the chief safety officer) if the transfer time by ambulance to the selected hospital is greater than the time deemed appropriate after consultation with the chief medical officer.

47.3.2 The presence of a helicopter does not remove the obligation to plan land evacuation in the presence of a doctor proficient in resuscitation and experienced in the pre-hospital treatment of accident victims, possibly assisted by a paramedic qualified in resuscitation, for a casualty needing intensive care during transport.

48. SPECIAL STAGE START

48.1 START POINT
Special stages commence from a standing start, with the car placed on the start line.

48.2 START PROCEDURE

48.2.1 The electronic start procedure shall be clearly visible to the crew from the start line and may be displayed as a countdown clock and/or a sequential light system. If the start light sequence is different from that in Appendix VII, it must be described in the supplementary regulations.

48.2.2 There must be a permanent start line (also on gravel and snow) and the jump start photocell should be 50 cm after the start line.

48.2.3 After the actual start time has been written on the time card, the time card should be given back to the crew as soon as possible.

48.2.4 When the car arrives at the start line, the marshal shall be positioned in front of the car with a stick to define the exact position of the car. 1 minute before the start time, but not before the car has stopped in its exact position, the marshal shall leave this position and the crew shall refer to the automatic countdown clock. Any subsequent change of the car's position until its start time is not permitted and will be reported to the Stewards.

48.3 MANUAL START PROCEDURE
In the event of having to use a manual start procedure after handing the time card back to the crew, the start marshal will count down aloud: 30" - 15" - 10" and the last five seconds one by one. When the last 5 seconds have elapsed, the starting signal shall be given.

48.4 DELAYED START THROUGH FAULT OF CREW

48.4.1 In the event of a start delayed through a fault of the crew, the marshal will enter a new time on the time card, the penalty then being 1 minute per minute or fraction of a minute late.

48.4.2 Any crew refusing to start a special stage at the time allocated to it will be reported to the Stewards, whether the special stage is run or not.

48.4.3 Any car not starting from the start line within 20 seconds after the start signal will be considered as retired and immediately removed to a safe place. This car will be allowed to re-start on the subsequent day as per WRC Article 54.

48.5 DELAY OF A SPECIAL STAGE
When the running of a stage has been delayed for more than 20 minutes, the spectators must be advised that the stage is about to recommence before the passage of the next competing car. Alternatively, the stage shall be stopped.

48.6 FAUX DEPART

Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le signal ne soit donné, est pénalisé comme suit :

1e infraction : 10 secondes
2e infraction : 1 minute
3e infraction : 3 minutes
Infractions ultérieures : à l'appréciation des Commissaires Sportifs.
Ces pénalités n'empêchent pas les Commissaires Sportifs d'infliger des pénalités plus sévères s'ils le jugent nécessaire.
Pour le calcul de l'heure, l'heure de départ effective doit être utilisée.

48.6 FALSE START

A false start, particularly one made before the signal has been given, will be penalised as follows:

1st offence: 10 seconds.
2nd offence: 1 minute.
3rd offence: 3 minutes.
Further offences: at the Stewards' discretion.

These penalties do not prevent the Stewards from imposing heavier penalties if they judge it necessary.
For the time calculation the actual start time must be used.

49. ARRIVEE D'UNE EPREUVE SPECIALE

49. SPECIAL STAGE FINISH

49.1 LIGNE D'ARRIVEE

L'heure d'arrivée d'une épreuve spéciale est enregistrée à l'arrivée lancée qui doit être située en un point où les voitures sont censées rouler plus lentement et au moins 200 m avant la ligne stop. La zone entre l'arrivée lancée et la ligne stop devrait être exempte de courbes, virages serrés ou potentiellement dangereux ou d'obstacles tels que grilles ou tout autre élément dangereux. L'arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau stop est interdit sous peine d'être signalé aux Commissaires Sportifs. Le chronométrage se fait sur la ligne d'arrivée, à l'aide de faisceaux électroniques, et sera doublé par des chronomètres. Les chronométreurs doivent se tenir au niveau de la ligne d'arrivée marquée par un panneau représentant un drapeau à damier sur fond rouge.

49.1 FINISH LINE

The finish time of a special stage is recorded at the flying finish which should be located at a point where cars can be expected to go slower and at least at 200m before the stop line. The area between the flying finish and the stop line should be free from bends, sharp or deceptive corners, or hazards such as gates or any dangerous obstacles. Stopping between the yellow warning sign and the stop sign is forbidden and will be reported to the Stewards. Timing will be recorded at the finish line, using electronic beams, and be backed up by clocks. The timekeepers must be positioned level with the finish line, indicated by the sign bearing a chequered flag on a red background.

49.2 POINT STOP

L'équipage doit alors s'arrêter au Point Stop signalé par un panneau rouge «STOP», pour faire inscrire sur le carnet de contrôle son heure d'arrivée (heure, minute, seconde et dixième de seconde, des milliers de second, le cas échéant). Si les chronométreurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci pourront uniquement apposer leur visa sur le carnet de contrôle de l'équipage, et les temps seront inscrits lors du regroupement suivant.

49.2 STOP POINT

The crew must report to the stop point indicated by a red "STOP" sign to have its finishing time entered on the time card (hour, minute, second, tenth of a second and thousands for Power Stage). If the timekeepers cannot give the exact finishing time to the marshals immediately, the latter may only stamp the crew's time card and the time will be entered at the next regrouping control.

50. SPECIALE «POWER»

50 'POWER STAGE'

50.1 ANNONCE

Lors de chaque rallye du Championnat du Monde des Rallyes, l'organisateur inclura une épreuve spéciale dénommée «Spéciale Power» aux fins d'une meilleure couverture TV.

50.1 ANNOUNCEMENT:

On each World Rally Championship rally, the organiser shall include one special stage called a 'Power Stage' with the purpose of enhancing TV coverage.

50.2 CARACTÉRISTIQUES

Cette spéciale :
- Sera la dernière spéciale du rallye.
- Sera organisée à une heure convenue avec le Promoteur et la FIA.
- Sera disputée comme une spéciale du rallye pour tous les concurrents classés.
- Sera représentative du rallye.
- Sera précédée d'une Zone Media et d'un regroupement d'au moins 40 minutes. Les Articles 63.5.2 et 56.2.2 a) ne s'appliquent pas pour cette Zone Media et ce regroupement.
- Sera chronométrée à la milliseconde près
- Sera choisie après consultation et approbation de la FIA et du Promoteur.

50.2 CHARACTERISTICS

This stage will:
- Be the last stage of the rally.
- Be run at a time in agreement with the Promoter and the FIA.
- Be run as a stage of the event for all classified competitors.
- Be representative of the rally.
- Be preceded by Media Zone and a regroup of at least 40 minutes. Arts. 63.5.2 and 56.2.2. a) do not apply for this Media Zone and this regroup.
- Be timed to the elapsed millisecond.
- Be chosen in consultation with and after the approval of the FIA and the Promoter.

50.3 L'ordre de départ et les intervalles des voitures qui seront diffusées en direct à la télévision seront décidés par la FIA et le Promoteur du WRC en accord avec le directeur de course. L'ordre de départ et les intervalles pour ces équipages seront communiqués par le directeur de course lors du regroupement précédant la "Spéciale Power".

50.3 The start order and intervals of the cars which will be covered by Live TV will be decided by the FIA and the WRC Promoter in discussion with the Clerk of the Course. The start order and intervals for these crews will be communicated by the Clerk of the Course in the regroup preceeding the Power Stage.

50.4 ATTRIBUTION DE POINTS «SPÉCIALE POWER»

- Les points seront attribués selon le barème décrit à l'Art. 3.3.2. ~~and 3.3.2.1~~.
- Aux fins de l'attribution des points, le Classement de la «Spéciale Power» sera établi en additionnant le temps de la spéciale à toute autre pénalité en temps infligée sur cette spéciale, y compris toute pénalité pour faux départ.
– Pour marquer des points, un pilote doit figurer au classement

50.4 ATTRIBUTION OF 'POWER STAGE' POINTS

– Points will be awarded according to the scale as described in Art. 3.3.2.~~and 3.3.2.1~~.
– For the purpose of allocating points, the Power Stage Classification shall be calculated using the stage time plus any other time penalty accrued on this stage, including any false start penalty.
– To score points, a driver must be classified in the Final

final du rallye.
– Si un pilote figure dans le classement de la «Spéciale Power» mais n'est pas classé dans le classement final du rallye, les Commissaires Sportifs décideront si le concurrent suivant doit être re-classé dans le classement de la «Spéciale Power» pour l'attribution des points de la «Spéciale Power».
– Si la «Spéciale Power» est définitivement arrêtée avant que tous les pilotes P1~~/P2~~ admis à prendre le départ de la «Spéciale Power» aient eu la possibilité d'achever la spéciale, la FIA pourra décider qu'aucun point ne sera attribué pour la «Spéciale Power». ~~pour le championnat concerné~~.
– Tout équipage ne prenant pas le départ de la «Spéciale Power» dans l'ordre indiqué ne pourra pas marquer de points «Spéciale Power» conformément à l'Art. 3.3.2 and ~~3.3.2.1~~ du Règlement Sportif WRC FIA 2024 Un tel équipage ne pourra priver de points les autres pilotes.

50.5 A des fins de retransmission télévisée en direct, des interviews et une cérémonie de podium seront prévues après le contrôle STOP de la spéciale. Les organisateurs peuvent arrêter n'importe quelle voiture et son équipage sur le secteur de liaison immédiatement après le contrôle STOP de la spéciale, afin qu'ils puissent y prendre part. Ces équipages seront dirigés par des officiels au contrôle STOP de la spéciale qui pourront, si nécessaire, modifier le temps imparti pour le secteur de liaison suivant.

51. EPREUVES SUPER SPECIALES

51.1 CARACTERISTIQUES D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE

51.1.1 Lorsque plusieurs voitures prennent le départ au même moment, la conception de la piste à chaque point de départ doit être semblable. La même procédure de départ doit s'appliquer à chaque voiture. Il est par ailleurs permis de décaler la ligne de départ des voitures de façon à égaliser la longueur de l'épreuve à partir des différentes positions de départ.

51.1.2 L'organisation d'une épreuve super spéciale est facultative.

51.2 DEROULEMENT D'UNE EPREUVE SUPER SPECIALE

Les règles spécifiques concernant le déroulement, l'ordre de départ et les intervalles de temps d'une épreuve super spéciale sont entièrement à l'appréciation de l'organisateur, sous réserve de l'approbation du Promoteur. Ces informations doivent toutefois être comprises dans le règlement particulier du rallye.

51.3 SECURITE

51.3.1 Un système de drapeaux rouges déployés par les commissaires ou de feux rouges doit être mis en place pour signaler aux concurrents de s'arrêter ou de ralentir. Voir également l'Art. 53.5.5.

51.3.2 Afin de garantir la sécurité, la voiture d'un concurrent qui ne parvient pas à effectuer l'épreuve spéciale pourra être transportée par les organisateurs à la fin de l'épreuve spéciale ou dans un lieu sûr pour être évacuée.

52. INTERRUPTION D'UNE EPREUVE SPECIALE

Lorsqu'une épreuve spéciale est interrompue ou stoppée pour quelque motif que ce soit, chaque équipage affecté se verra allouer par le directeur de course un temps qu'il considère comme étant le plus équitable. Une notification doit alors être publiée par le Directeur de Course. Cependant, aucun équipage responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne peut tirer profit de cette mesure.

53. SECURITE DES CONCURRENTS

53.1 EQUIPEMENT DES EQUIPAGES

Lorsqu'une voiture est en mouvement sur une épreuve spéciale et jusqu'au point stop, l'équipage doit porter les casques homologués et tous les vêtements et équipements de sécurité requis conformément à l'Annexe L, Chapitre III – Equipement du pilote comme prévu par le fabricant de l'équipement et ses

Classification of the rally.
– If a driver appears in the Power Stage classification but is not classified in the Final Official Classification of the rally, the Stewards shall decide whether the next Competitor should be moved up in the Power Stage classification for the attribution of Power Stage points.
– If the Power Stage is definitively stopped before all P1~~/P2~~ drivers eligible to start the Power Stage have had the opportunity to complete the stage, the FIA may decide that no points are awarded for the Power Stage~~ for the championship concerned.~~
– Any crew which does not start the Power Stage in the given order will not be eligible to score Power Stage points as per Art. 3.3.2 ~~and 3.3.2.1~~ of the 2024 FIA WRC Sporting Regulations. Such crew may neither detract points from other drivers.

50.5 For the purposes of live TV, there will be interviews and a podium ceremony after the STOP control of the stage. The organisers may stop any car and its crew on the road section immediately after the STOP control of the stage, so that they can take part in this. These crews will be directed by officials at the STOP control of the stage, who may, if necessary, modify the time allowed for the following road section.

51. SUPER SPECIAL STAGES

51.1 CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE

51.1.1 When more than one car starts at the same time, the track design at each starting point must be similar. The same starting procedure must apply to each car. It is permitted to stagger the start line for the cars to equalise the length of the stage from the different starting positions.

51.1.2 The running of a super special stage is optional.

51.2 RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE

The specific regulations regarding the running, starting order and time intervals of a super special stage are entirely at the discretion of the organiser, subject to the approval of the Promoter. However, this information must be included in the supplementary regulations of the rally.

51.3 SAFETY

51.3.1 A system of Red Flags deployed by marshals or of Red Lights must be positioned to signal competitors to stop or slow. See also Art. 53.5.5.

51.3.2 To ensure safety, the car of a competitor who fails to complete the stage may be transported by the organisers to the end of the stage or to a safe location for evacuation.

52. INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE

When a special stage is interrupted or stopped for any reason, each crew affected will be allocated by the Clerk of the Course a time which is judged the fairest. A corresponding notification will be published by the Clerk of the Course. However, no crew which is solely or jointly responsible for stopping a stage may benefit from this measure.

53. COMPETITOR SAFETY

53.1 EQUIPMENT OF THE CREWS

Whenever a car is in motion on a special stage and until the stop control, the crew must wear homologated crash helmets, all required safety clothing and equipment in compliance with Appendix L Chapter III - Drivers' Equipment as intended by the equipment manufacturer and have their safety belts fastened.

ceintures de sécurité doivent être attachées. Dans le cas où un équipage se rend compte que l'un de ses casques n'est pas correctement attaché, il peut s'arrêter dans un endroit sûr sur la spéciale et le refixer sans pénalité. Toute autre infraction sera signalée aux les Commissaires Sportifs.

53.2 EQUIPEMENT DES VOITURES

53.2.1 Dispositif de suivi de sécurité de la FIA
Toutes les voitures doivent être équipées d'un dispositif de suivi de sécurité FIA qui comprend un affichage SOS/OK. Les instructions d'installation et de fonctionnement seront fournies par chaque organisateur sous forme d'Annexe au règlement particulier de l'épreuve. L'affichage SOS/OK doit être facilement accessible par le pilote et le copilote lorsqu'ils sont assis avec leurs harnais de sécurité serrés.

53.2.2 Signes SOS/OK
Chaque voiture de compétition aura à son bord un signe «SOS» rouge et, de l'autre côté, un signe «OK» vert mesurant au moins 42 x 29,7 cm (A3).

53.2.3 Triangle rouge
Chaque voiture concurrente devra transporter un triangle rouge réfléchissant.

53.2.4 Gants haute tension
Chaque voiture Rally1 en compétition doit transporter deux (2) paires de gants haute tension (capables de résister à 1000 V) qui doivent être facilement accessibles pour le pilote et le copilote lorsqu'ils sortent de la voiture.

53.3 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE

53.3.1 En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, ce qui suit s'applique :
– L'affichage SOS sur la console d'urgence doit être activé dès que possible (s'il y a lieu).
– Le signe «SOS» rouge devrait si possible être montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
– Dès que possible, le triangle rouge réfléchissant devra être placé dans un endroit visible du même côté de la route que la voiture, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants, même si la voiture est hors de la route.

53.3.2 Tout équipage à qui le signe «SOS» rouge est montré ou qui voit une voiture ayant subi un accident devra immédiatement et sans exception s'arrêter pour prêter assistance, à moins que le signe «OK» ne soit montré. Toutes les voitures qui suivent devront également s'arrêter. La deuxième voiture qui arrive sur le lieu de l'accident continuera pour informer le prochain point radio. Les voitures suivantes dégageront la route pour les véhicules d'urgence. Tous les équipages arrêtés du fait de cette procédure se verront attribuer un temps conformément à l'Art. 52.

53.3.3 En cas d'accident ne nécessitant pas une intervention médicale immédiate, ou d'une voiture s'arrêtant pour toute autre raison sur ou à côté d'une épreuve spéciale, de façon temporaire ou permanente, ce qui suit s'applique :
– L'interrupteur OK sur la console d'urgence doit être activé dans la minute (s'il y a lieu).
– Le signe «OK» vert devra être clairement montré immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir. Si l'équipage quitte le véhicule, le signe «OK» devra être affiché de manière à être clairement visible de tous les concurrents suivants.
– Le triangle rouge réfléchissant devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible du même côté de la route que la voiture, à 50 mètres au moins derrière la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants, même si la voiture est hors de la route.

53.3.4 S'il n'est pas possible, pour une quelconque raison, de montrer le signe OK/SOS dans une des situations précédentes, l'équipage doit utiliser un signal gestuel évident et clairement compréhensible en dehors de la voiture :
– un bras et le pouce levé pour indiquer «OK»
– les bras en croix au dessus de la tête pour indiquer «SOS»

In the event that a crew realises that any of their helmets is not correctly fastened, they may stop in a safe location on the stage and re-fasten it without penalty. Any other infringement will be reported to the Stewards.

53.2 EQUIPMENT OF THE CARS

53.2.1 FIA Safety tracking device
All cars must be fitted with an FIA Safety tracking device that comprises an SOS/OK display. Installation and operation instructions will be issued by each organiser as an Appendix to the supplementary regulations of the rally. The SOS/OK display must be easily accessible for the driver and co-driver when seated with their harnesses fastened.

53.2.2 "SOS" / "OK" sign
Each competing car shall carry a red "SOS" sign and on the reverse a green "OK" sign measuring at least 42 cm x 29.7 cm (A3).

53.2.3 Red Triangle
Each competing car must carry a red reflective triangle.

53.2.4 High Voltage Gloves
Each competing Rally1 car must carry two (2) pairs of High Voltage Gloves (capable to withstand 1000 V) which must be easily accessible for the driver and co-driver when exiting the car.

53.3 INCIDENT ON A SPECIAL STAGE

53.3.1 In the case of an accident where urgent medical attention is required, the following applies:
– The SOS display on the FIA Safety tracking device must be activated as soon as possible.
– When possible, the red "SOS" sign should immediately be displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist.
– As soon as possible, the red triangle must be placed in a conspicuous position on the same side of the road as the car at least 50 metres before the car's position, in order to warn following drivers, even if the car is off the road.

53.3.2 Any crew which has the red "SOS" sign displayed to them, or which sees a car which has suffered an accident and the OK sign is not shown, shall immediately and without exception stop to render assistance. All following cars shall also stop. The second car at the scene shall proceed to inform the next radio point. Subsequent cars shall leave a clear route for emergency vehicles. All crews stopping under this procedure will be allocated a time in line with Art. 52.

53.3.3 In the case of an accident where immediate medical intervention is not required, or of a car stopping for any other reason on or beside a special stage, whether temporarily or permanently, the following applies:
– The OK display on the FIA Safety tracking device must be activated within one minute.
– The green "OK" sign must immediately be displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist. If the crew leaves the vehicle, the "OK" sign must be displayed so that it is clearly visible to all the other competitors.
– The red triangle must be placed in a conspicuous position on the same side of the road as the car by a member of the crew at least 50 metres before the car's position, in order to warn following drivers, even if the car is off the road.

53.3.4 Should it not be possible, or for whatever reason, to display the OK/SOS board in any of the above situations, this may be replaced by an evident and clearly understandable sign language shown by the crew outside of the car:
- an arm and thumb up to indicate "OK"
- crossed arms above the head to indicate "SOS".

52.3.5 Tout équipage qui est à même mais qui ne parvient pas à se conformer à l'une des règles ci-dessus sera signalé par le directeur de course aux Commissaires Sportifs.

53.3.6 Les road books contiendront une page indiquant la procédure à suivre en cas d'accident.

53.4 INCIDENT SUR UNE EPREUVE SPECIALE IMPLIQUANT UNE PERSONNE NON MEMBRE DE L'EQUIPAGE
Si un équipage participant à un rallye est impliqué dans un accident au cours duquel une personne qui n'est pa un membre de l'equipage est blessé, la voiture doit s'arrêter immédiatement et la procédure décrite à l'Art. 53.3.1 doit être suivie.

53.5 DRAPEAUX ROUGES

53.5.1 Drapeaux rouges électroniques
a) Toutes les voitures en compétition seront équipées d'un voyant symbolisant le drapeau rouge. Lorsque le drapeau rouge électronique est activé depuis la direction de course, le voyant LED symbolisant le drapeau rouge situé sur la Console d'urgence FIA se met à clignoter et une alarme retentit en continu dans l'habitacle. Dès qu'ils voient le drapeau rouge électronique, les équipages doivent confirmer qu'ils en ont pris acte en appuyant sur le bouton ACKNOWLEDGE immédiatement et poursuivre tel qu'indiqué à l'Article 53.5.3.
b) Le système LED symbolisant le drapeau rouge approuvé par la FIA et à utiliser sera fourni par le fournisseur du système de suivi de sécurité de la FIA uniquement.
c) La LED symbolisant le drapeau rouge doit être visible des deux membres d'équipage.

53.5.2 Drapeaux rouges aux points radio
Le drapeau rouge sera présenté aux équipages uniquement sur instruction du directeur de course. Les drapeaux ne pourront être déployés qu'aux points radio indiqués dans le road book et que par un commissaire de route portant une veste facilement identifiable de la couleur stipulée à l'Annexe III, Article 5.2.6 sur laquelle sera inscrit le symbole du point radio. Les drapeaux seront affichés à tous les points radio précédant l'incident. Un drapeau rouge devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale (situés à des intervalles d'environ 5 km).
Aucun drapeau autre que le drapeau rouge ne pourra être déployé en tout point sur une épreuve spéciale.

53.5.3 Significations du drapeau rouge
Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau rouge déployé et/ou reçoit un drapeau rouge électronique, suivant ce qui se produit en premier, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de la spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures d'intervention qu'il rencontre. Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.

53.5.4 Tout équipage ayant reçu le drapeau rouge se verra attribuer un temps de référence pour la spéciale, conformément à l'Art. 52.

53.5.5 Si différents systèmes de signalisation (par ex. lumières clignotantes) sont utilisés lors des épreuves super spéciales, tous les détails devront figurer dans le règlement particulier.

53.5.6 Si une spéciale est interrompue ou arrêtée et que les équipages doivent traverser l'épreuve spéciale, un drapeau rouge devra être déployé au départ pour informer les pilotes de la façon dont ils doivent procéder.

53.5.7 Points drapeau rouge durant les reconnaissances
Lors des reconnaissances, un panneau portant le symbole du poste radio devra se trouver à l'emplacement de chaque point radio. Ce panneau pourra être plus petit que celui utilisé dans le rallye mais devra être clairement visible pour les équipages effectuant les reconnaissances afin qu'ils puissent noter son emplacement.

53.3.5 Any crew which is able but fails to comply with any of the above rules will be reported by the Clerk of the Course to the Stewards.

53.3.6 The road book shall contain a page giving the accident procedure.

53.4 INCIDENT ON A SPECIAL STAGE INVOLVING A PERSON WHO IS NOT A CREW MEMBER
If a crew is involved in an accident in which a person who is not a crew member sustains physical injury, the car must stop immediately and the procedure as laid down in Art. 53.3.1 must be followed.

53.5 RED FLAGS

53.5.1 Electronic Red Flags
a) Red flag lights will be used in all competing cars. When the electronic Red Flag is activated from rally control, the Red Flag LED light situated on the FIA Emergency Console will flash and a continuous alarm will ring in the cockpit. Crews must confirm acknowledgement of the electronic Red Flag by pressing the ACKNOWLEDGE button immediately and proceeding as specified in Art. 53.5.3.

b) The FIA-approved Red Flag LED system to be used will be provided by the FIA Safety Tracking system supplier only.

c) The Red Flag LED must be visible by both crew members.

53.5.2 Red Flags at radio points
The Red Flag will be displayed to crews only on the instruction of the Clerk of the Course. The flags may only be displayed at radio points marked in the road book and by a marshal wearing a distinctive jacket of the colour stipulated in Appendix III, Article 5.2.6 and on which is marked the radio point symbol. Flags will be displayed at all radio points preceding the incident. A Red Flag must be available at each stage radio point (situated at approximately 5 km intervals).

No flag other than the Red Flag may be deployed at any point in a special stage.

53.5.3 Meanings of a Red Flag
On passing a displayed Red Flag and/or receiving an electronic Red Flag, whichever happens first, the driver must immediately reduce speed, maintain this reduced speed until the end of the special stage, and follow the instructions of any marshals or intervention car drivers. Failure to comply with this rule will entail a penalty at the discretion of the Stewards.

53.5.4 A crew which has been shown the Red Flag will be given a notional time for the stage, as in Art.52.

53.5.5 If different signalling systems (e.g. flashing lights) are used in super special stages, full details must be included in the supplementary regulations.

53.5.6 If a stage is interrupted or stopped and the crews are required to pass through the special stage, a Red Flag must be displayed at the start to inform the drivers how they must proceed.

53.5.7 Red Flag points during reconnaissance
During reconnaissance, a sign bearing the radio post symbol must be displayed at the location of each radio point. This sign may be smaller than that used in the rally but must be clearly visible to crews performing reconnaissance in order that the locations may be noted.

54. NOUVEAU DEPART APRES UN ABANDON

54.1 GENERALITES

54.1.1 Sauf indication contraire dans le règlement particulier du rallye, un équipage n'ayant pas terminé une section peut reprendre le départ du rallye à compter du départ de la section suivante après le regroupement pour la nuit à moins qu'il ne confirme que telle n'est pas son intention au directeur de course en remplissant le formulaire situé au verso du road book («abandon final») et en le remettant aux organisateurs dès que possible et, si cela est réalisable, avant la publication de la liste du nouveau départ.

54.1.2 Après que le directeur de course a été informé d'un abandon, l'équipage doit remettre son carnet de contrôle. Lorsque l'abandon a lieu sur une épreuve spéciale ou à un contrôle stop, l'heure de cette spéciale ne sera pas inscrite et l'Article 54.2 s'appliquera.

54.1.3 Dans le cas du depassement du retard maximum autorise en vertu de l'Art. 45 du présent règlement, le concurrent concerné sera autorisé à prendre un nouveau départ après le regroupement pour la nuit suivant. La pénalité en temps sera appliquée conformément à l'Art. 54.2 depuis le Contrôle Horaire où le concurrent concerné a dépassé le retard maximum autorisé.

54.1.4 Tout équipage ayant abandonné lors d'une section le dernier jour du rallye ne sera pas classé.

54.2 PENALITES

Pour tous les équipages qui prennent un nouveau départ, une pénalité en temps sera infligée. Cette pénalité en temps sera la suivante :

54.2.1 a) Pour chaque épreuve spéciale ou épreuve super spéciale manquée : 10 minutes.

b) Pour chaque épreuve spéciale ou épreuve super spéciale manquée suite à un problème de sécurité lié à l'unité hybride Rally1 fonctionnant dans les tolérances autorisées (telles que définies dans la version de référence de la documentation et du guide d'utilisation des hybrides figurant dans le règlement sportif), ou lorsqu'une voiture, qui n'est pas autrement endommagée, reçoit l'ordre du Délégué e-sécurité de la FIA d'arrêter la compétition (voyant rouge déclenché ou aucun voyant visible sur le module LED) et est placée en quarantaine : 2 minutes.

54.2.2 Cette pénalité en temps sera ajoutée au meilleur temps réalisé dans le groupe de pilotes prioritaires (P1, P2, P3, P4) pour chaque épreuve spéciale manquée, qui comprendra l'épreuve spéciale ou l'épreuve super spéciale dans laquelle l'équipage a abandonné.
Pour les pilotes non prioritaires, cette pénalité en temps sera ajoutée au meilleur temps obtenu dans son groupe par un pilote non prioritaire. Si un équipage est seul dans son groupe, le directeur de course lui attribuera un temps jugé le plus équitable.

54.2.3 Si l'abandon a lieu après la dernière épreuve spéciale ou super spéciale avant un regroupement pour la nuit, l'équipage sera cependant considéré comme ayant abandonné lors de cette dernière épreuve spéciale ou super spéciale.
Si l'équipage qui abandonne a réalisé le meilleur temps de son groupe dans la dernière spéciale, son temps sera pris en considération pour l'application de la pénalité de temps.

55. REPARATIONS AVANT UN NOUVEAU DEPART

54.1 EMPLACEMENT DE L'ASSISTANCE ET TEMPS AUTORISE

55.1.1 La voiture de tout pilote prioritaire FIA souhaitant prendre un nouveau départ doit être assistée dans le parc d'assistance du rallye. Après l'abandon, le véhicule doit rester à l'endroit où il a abandonné jusqu'à ce que le directeur de course donne l'autorisation de le déplacer directement au parc fermé.
Les voitures des pilotes P1/P4 peuvent être amenées directement dans leur zone d'assistance et attendre en régime

54. RE-START AFTER RETIREMENT

54.1 GENERAL

54.1.1 Unless stated differently in the rally supplementary regulations, a crew which has failed to complete a section may be assumed to re-start the rally from the start of the next section following the overnight regroup unless they confirm otherwise with the Clerk of the Course by completing of the form located in the rear of the road book ('final retirement') and lodging it with the organiser as soon as possible and, if feasible, before the publication of the re-start list.

54.1.2 After the Clerk of the Course has been informed of a retirement, the crew must hand in their time card. When retirement is on a special stage or at a stop control, that stage time will not be recorded and Art. 54.2 shall be applied.

54.1.3 In the case of exceeding the maximum permitted lateness under Art. 45 of these regulations, the competitor concerned will be allowed to re-start after the next overnight regroup. The time penalty will be applied as per Art. 54.2 from the TC at which the competitor concerned has exceeded the maximum permitted lateness.

54.1.4 Any crew which has retired from a section on the last day of the rally will not be classified.

54.2 PENALTIES

For all crews which re-start a time penalty will be applied. This time penalty will be as follows:

54.2.1 a) For every stage or super special stage missed: 10 minutes.

b) For every stage or super special stage missed as a result of a safety issue to the Rally1 hybrid unit operating within the defined tolerances permitted (as defined in the reference version of hybrid documentation and user guide detailed in the sporting regulations), and when an otherwise undamaged car is required by the FIA E-Safety Delegate to stop from continuing in the competition (red light triggered or no light visible on LED module) and be placed under quarantine: 2 minutes.

54.2.2 This time penalty will be added to the fastest time of the drivers' priority group (P1, P2, P3, P4) for each missed stage, which shall include the special stage or super special stage on which the crew has retired.

For non-priority drivers, this time penalty will be added to the fastest time achieved in its group by a non-priority driver. If a crew is alone in its group, the Clerk of the Course will allocate a time that is judged the fairest.

54.2.3 Should retirement occur after the last special stage or super special stage before an overnight regroup, the crew will nonetheless be deemed to have retired on that last special stage or super special stage. If a crew such affected has set the fastest time of the driver's priority group on that last stage, its own time will be taken into consideration for the application of the time penalty.

55. REPAIRS PRIOR TO A RE-START

55.1 SERVICE LOCATION AND TIME ALLOWED

55.1.1 The car of any FIA priority driver wishing to re-start must be serviced in the rally service park. After retirement, the vehicle must remain where it has retired until permission has been received from the Clerk of the Course to remove it directly to the parc fermé.
Cars of P1/P4 drivers may be brought directly to their service area and wait under Parc Fermé conditions until the FIA

de Parc Fermé que le Délégué Technique de la FIA donne l'autorisation ou non de les réparer.
L'assistance aux voitures de tout pilote prioritaire FIA ayant abandonné doit respecter toutes les conditions pertinentes du présent règlement. La voiture peut être enlevée une fois du parc fermé à tout moment pour l'assistance pendant un maximum de 3 heures, 4 heures pour les voitures P1 (y compris la flexi-assistance de 45 minutes et tout retard maximum autorisé entre deux contrôles horaires). Toutefois, toutes les voitures doivent être ramenées au parc fermé au moins 4 heures avant le départ de la section suivante après un regroupement pour la nuit.

Pour les voitures P1, les 4 heures peuvent être divisées en 2 périodes, la durée de chacune étant laissée à l'appréciation de l'équipe.

55.1.2 Il n'y a pas de restrictions concernant l'assistance des voitures d'autres équipages ayant abandonné mais leurs voitures doivent être présentes dans le parc fermé au moins 4 heures avant l'heure de départ de la section suivante après un regroupement pour la nuit.

55.2 EXIGENCES TECHNIQUES POUR LES VOITURES REPAREES

Une voiture réparée ne pourra prendre le départ de la section suivante comme indiqué ci-dessus que si elle a passé l'inspection des commissaires techniques pour raisons de sécurité. Il est rappelé que les Articles 31.1.7, 16.1.2 et 16.1.3 s'appliquent toujours aux voitures réparées et prenant un nouveau départ.

Technical Delegate gives authorisation to repair it or not.

Service of retired cars of any FIA priority driver must respect all the relevant conditions of these regulations. The car may be removed once for service at any time from the parc fermé for a maximum of 3 hours , 4 hours for P1 cars (including the 45' flexi-servicing and any maximum lateness allowed between two time controls). However, all cars must be returned to the parc fermé at least 4 hours before the start of the next section after an overnight regroup.

For P1 cars, the 4-hour period can be split in 2 sections of time, the amount of time per section is at the discrepancy of the team.

55.1.2 There are no restrictions on service of retired cars of other crews but their cars must be present in the parc fermé at least 4 hours before the time of the start of the next section after an overnight regroup.

55.2 TECHNICAL REQUIREMENTS OF REPAIRED CARS

Only when a repaired car has passed inspection on safety grounds by the scrutineers may it re-start the next section as indicated above. It is recalled that Articles 31.1.7, 16.1.2 and 16.1.3 still apply for repaired and restarting cars.

ASSISTANCE

56. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

56.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE

56.1.1 A partir du TC0, l'assistance d'une voiture concurrente ne peut être effectuée qu'à l'intérieur des parcs d'assistance et comme indiqué à l'Article 60, à l'exception des réparations des voitures de pilotes non prioritaires ayant abandonné et ayant l'intention de prendre un nouveau départ.

56.1.2 Les membres de l'équipage, n'utilisant que le seul équipement à bord de la voiture et sans aucune aide physique extérieure, peuvent effectuer un travail d'assistance sur la voiture à tout moment, excepté lorsque cela est spécifiquement interdit.

56.2 PERSONNEL D'EQUIPE ET RESTRICTIONS EN MATIERE D'ASSISTANCE

56.2.1 La présence du personnel de l'équipe ou de tout moyen de transport appartenant à l'équipe (y compris les hélicoptères) est interdite dans un rayon de 1 kilomètre de sa voiture de compétition, sauf :
- dans les parcs d'assistance,
- lorsque les voitures se trouvent dans un regroupement,
- dans les zones de montage des pneus,
- pour un membre d'équipe par voiture dans les zones de lavage officielles des voitures,
- dans les endroits autorisés au moyen d'un additif,
- sur les épreuves spéciales (à partir du panneau jaune au début du contrôle horaire jusqu'au panneau Stop),
- lorsque les voitures sont dans la zone réservée aux médias,
- lorsqu'il est demandé aux voitures de course empruntant l'itinéraire spécifié dans le road book d'utiliser le/les même(s) parcours que celui/ceux emprunté(s) au même moment par le personnel de l'équipe, à condition qu'elles ne s'arrêtent pas simultanément au même endroit.
- à l'emplacement du podium de la Spéciale Power.

56.2.2 a) La transmission à ou par l'équipage de nourriture, boissons, vêtements et informations (carnet de données, road book, etc.) est autorisée pendant que les membres de l'équipage sont :
– dans les zones de montage des pneus, par le personnel autorisé dans la zone uniquement,
– dans les parcs d'assistance, dans les regroupements

SERVICE

56. SERVICING – GENERAL CONDITIONS

56.1 PERFORMING OF SERVICE

56.1.1 From TC0, service of a competing car may be carried out only in service parks and as permitted under Article 60, with the exception of repairs to retired cars of non-priority drivers intending to re-start.

56.1.2 The crew, using solely the equipment on board and with no external physical assistance, may perform service on the car at any time, other than where this is specifically prohibited.

56.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS

56.2.1 The presence of team personnel or any team conveyance (including helicopters) is prohibited within 1 kilometre of its competing car except:
- In service parks
- Whilst the cars are in a regroup
- In tyre fitting zones
- For one team member per car in official car wash areas
- Where permitted by bulletin
- In special stages (from the yellow sign at the beginning of the time control to the end of control area at the stop)
- Whilst the cars are in a media zone
- Where the competing cars following the route as prescribed in the road book are required to use the same road(s) at the same time as team personnel, provided that they do not stop at the same location at the same time
- In the location of the Power Stage Podium

56.2.2 a) The passing of food, drink, clothing and information (data card, road book, etc.) to or from the crew is permitted whilst the crew members are:
– in tyre fitting zones, from the personnel authorised in the zone only;

ou lorsque les voitures sont dans la zone réservée aux médias.
b) Lorsqu'un regroupement est situé à proximité du parc d'assistance et que les membres de l'équipage doivent attendre pour pointer à la fin d'un secteur de liaison, les membres de l'équipage sont autorisés à se rendre dans leur zone d'assistance, après avoir rempli leurs obligations médiatiques.

56.2.3 Si une voiture ne peut être redémarrée et se rendre par ses propres moyens du Parc Fermé à la zone d'assistance avant l'assistance, les commissaires de piste et/ou le personnel d'équipe seront autorisés à la pousser ou à la remorquer vers sa zone d'assistance.

56.2.4 Il est permis d'avoir une voiture de compétition reliée par un câble à un ordinateur positionné à l'intérieur de la zone d'assistance et commandé par une personne sans brassard. Cette personne ne peut pas toucher la voiture ou toute pièce devant être montée sur la voiture de rallye.

56.2.5 Pendant la mise au point et pour les pilotes P1 uniquement, un seul membre de l'équipe peut connecter un ordinateur portable et collecter des données après le contrôle stop de la spéciale. Aucune autre intervention n'est autorisée sur la voiture.

56.3 LIMITATION DU NOMBRE DE PERSONNEL
Voitures engagées par un Constructeur aux fins de marquer des points dans le Championnat WRC pour Constructeurs :

56.3.1 Si deux voitures sont engagées dans un rallye aux fins de marquer des points :
Les concurrents pourront utiliser jusqu'à huit personnes travaillant sur leurs voitures plus un assistant médical qui s'occupera de questions médicales et d'équipement des pilotes. Ces personnes devront porter les brassards fournis par la FIA sauf dans les zones de marquage des pneumatiques / TFZ ou lorsqu'elles conduisent une voiture entre le parc fermé et le parc d'assistance.

56.3.2 Si trois voitures sont engagées dans un rallye aux fins de marquer des points :
Les concurrents pourront utiliser jusqu'à douze personnes travaillant sur leurs voitures plus deux assistants médicaux qui s'occuperont de questions médicales et d'équipement des pilotes. Ces personnes devront porter les brassards fournis par la FIA sauf dans les zones de marquage des pneumatiques / TFZ ou lorsqu'elles conduisent une voiture entre le parc fermé et le parc d'assistance.

57. PARCS D'ASSISTANCE

57.1 PARCS D'ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES
Pendant toute la durée du rallye, un parc d'assistance principal doit être prévu. Les organisateurs pourront toutefois faire valoir à la FIA et au Promoteur une raison d'ordre promotionnel pour justifier un nouvel emplacement pendant un rallye.

57.2 PARCS D'ASSISTANCE – HORAIRE
L'horaire pour chaque voiture dans le parc d'assistance est le suivant :

57.2.1 Excepté pour les épreuves sur terre, 15 minutes avant la première ES suivant un regroupement pour la nuit. Pour le dernier jour du rallye, l'organisateur peut remplacer cette assistance par une zone de montage des pneus, conformément à l'Art. 60, si le règlement particulier le prévoit.
– Des contrôles techniques pourront être réalisés dans le parc fermé.

57.2.2 40 minutes entre deux groupes d'épreuves spéciales
– Précédé d'une zone technique de 3 minutes qui pourra se trouver dans un regroupement

57.2.3 45 minutes à la fin de chaque section avant un regroupement pour la nuit.
– Des contrôles techniques de 10 minutes devront être effectués dans le parc fermé précédant la flexi- assistance.

57.2.4 10 minutes avant l'arrivée. (Option)
– Précédé d'une zone technique de 10 minutes.

– in service parks, at regroups or whilst the cars are in a media zone.
b) When a regroup is located close to the service park, and whilst crews are waiting to check in at the end of a road section or at the preceding TC Technical Zone IN, crew members are allowed to go to their service bays, after having fulfilled their media obligations.

56.2.3 Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Fermé to the service area before service, the officials/marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay.

56.2.4 It is permitted to have a competition car linked by a cable to a computer that is positioned inside the service zone and operated by a person without an armband. This person may not touch the car or any parts to be fitted to the rally car.

56.2.5 During shakedown and for P1 drivers only, one team member may connect a laptop and collect data after the stop control of the stage. No other work on the car is permitted.

56.3 LIMITATION ON NUMBER OF PERSONNEL
Cars entered by a Manufacturer for the purpose of scoring points in the WRC Championship for Manufacturers:

56.3.1 In case 2 cars are entered in a rally for the purpose of scoring points:
Competitors may have up to eight persons working on their cars, plus one medical assistant who shall deal with medical and driver equipment matters. Except in tyre marking zones / TFZ, or when driving a car between the parc fermé and the service park, these persons must wear the armbands provided by the FIA.

56.3.2 In case 3 cars are entered in a rally for the purpose of scoring points:
Competitors may have up to twelve persons working on their cars, plus two medical assistants who shall deal with medical and driver equipment matters. Except in tyre marking zones / TFZ or when driving a car between the parc fermé and the service park, these persons must wear the armbands provided by the FIA.

57. SERVICE PARKS

57.1 SERVICE PARKS – GENERAL
Throughout the rally there shall be one main service park. Organisers may, however, submit to the FIA and the Promoter promotional justification to support relocation during a rally.

57.2 SERVICE PARK SCHEDULES
The schedule for each car in the service park is as follows:

57.2.1 Except for events run on gravel, 15 minutes before the first SS following an overnight regroup. For the final day of the rally, an organiser may replace this service with a TFZ, as per Art. 60, if stipulated in the supplementary regulations.

– Technical checks may be carried out within the parc fermé.

57.2.2 40 minutes between two groups of stages
– Preceded by a 3-minute technical zone which may be within a regroup.

57.2.3 45 minutes at the end of each section before an overnight regroup.
– 10-minute technical checks to be carried out in the parc fermé preceding flexi-service.

57.2.4 Optional 10-minutes prior to the finish.
– Preceded by a 10 minute technical zone.

57.3 IDENTIFICATION DES PARCS D'ASSISTANCE
Les parcs d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye avec un contrôle horaire d'entrée et un contrôle horaire de sortie. (La distance de 25 m mentionnée dans l'Annexe I est réduite à 5 m).

57.4 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE
La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, sous peine d'une pénalité appliquée par le directeur de course comme suit :
– 25 € par km/heure au-dessus de la limite de vitesse.
Le Directeur de Course devra notifier toute application du règlement au concurrent concerné.

57.5 ASSISTANCE EXTERNE
A l'intérieur du parc d'assistance, il est permis pour les officiels/les commissaires de route et/ou le personnel d'équipe de remorquer, transporter ou pousser une voiture. La limitation du personnel de l'équipe au titre de l'Art. 56.3 ne s'applique pas.

57.6 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE

57.6.1 L'organisateur doit attribuer une «Zone de Parc d'Assistance» (sa longueur, sa largeur et son emplacement étant définis) à chaque équipe concurrente à l'intérieur du parc d'assistance. Tous les véhicules des équipes doivent être garés à l'intérieur de leur «zone». Ces véhicules doivent porter des plaques Assistance ou Auxiliaires.

57.6.2 Tous les véhicules qui ne sont pas totalement garés dans la zone attribuée doivent être garés dans une zone de parking adjacente avec un accès piéton au parc d'assistance. Une plaque Auxiliaire sera attribuée à ces véhicules.

57.6.3 Les organisateurs sont encouragés à travailler avec le Promoteur pour optimiser les opportunités de promotion ainsi que la possibilité pour les spectateurs de voir les voitures dans le parc d'assistance. Lorsque possible, ceci comprendra l'accès des concurrents à la zone d'assistance qui leur a été attribuée depuis l'arrière pour permettre au public d'avoir accès aux équipages et aux équipes.

57.6.4 Pour les Constructeurs et les Equipes WRC, il est interdit d'obstruer délibérément la vue sur leurs voitures de rallye lorsqu'elles sont garées dans leur zone d'assistance pendant les périodes d'assistance ou lorsqu'elles attendent de passer à l'assistance. Toute exception doit faire l'objet d'une dérogation accordée par la FIA.

57.6.5 Tous les concurrents inscrits dans le WRC2 doivent se trouver dans la même zone du parc d'assistance, sauf autorisation contraire aux termes de l'Art. 57.6.5

57.6.6 Un Constructeur peut envoyer une demande à l'organisateur du rallye et au Promoteur pour effectuer une assistance sur une(des) voiture(s) supplémentaire(s) dans sa zone d'assistance.

57.7. ASSISTANCE : EXIGENCES SUPPLEMENTAIRES POUR LES CHAMPIONNATS ANNEXES

57.7.1 ESPACE ATTRIBUE
L'espace total minimum attribué à un concurrent tel qu'indiqué à l'Art. 57.6 est précisé dans l'Annexe VI WRC.

57.7.2 NOMBRE DE VEHICULES D'ASSISTANCE ADMIS
Une seule unité ou véhicule d'assistance par pilote inscrit est autorisé(e) dans l'espace réservé à l'assistance attribué à un concurrent. Des véhicules supplémentaires peuvent être autorisés, sous réserve de l'accord de l'organisateur du rallye.

58. VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE
Lorsque cela est nécessaire en tant qu'assistance (à savoir changement du réservoir de carburant, changement de la pompe à carburant, changement du filtre à carburant, changement de tout autre élément du circuit de carburant), la vidange et/ou le remplissage sont autorisés dans un parc d'assistance à condition que :

57.3 SERVICE PARK IDENTIFICATION
Service parks are indicated in the rally itinerary with a time control at the entrance and exit (the 25 m distance referred to in Appendix I shall be reduced to 5 m).

57.4 SPEED INSIDE SERVICE PARKS
The speed of cars in the service parks may not exceed 30 kph. Failure to comply with this limit shall result in a penalty applied by the Clerk of the Course as follows:
– €25 per km per hour over the speed limit.
Any such application of the regulations by the Clerk of the Course will be notified by him to the competitor concerned.

57.5 EXTERNAL ASSISTANCE
Inside the service park, it is permitted for officials/marshals and/or team personnel to tow, transport or push a car. Limitation of team personnel as per Art. 56.3 shall not apply.

57.6 LAYOUT OF SERVICE PARKS

57.6.1 The organiser must allocate a 'Service Park Zone' (defined by length, width and location) to each competing team within the service park.
Any team vehicles must be parked within their zone. These vehicles must carry Service or Auxiliary plates.

57.6.2 Any vehicles not parked totally within the area allocated must be parked in an adjacent parking area with pedestrian access to the service park. These vehicles will be allocated an Auxiliary plate.

57.6.3 Organisers are encouraged to work with the Promoter to maximise promotional opportunities and viewing for spectators in the service park. Where possible, this shall include competitor access to their allocated service area from the back to enable the public to have access to crews and teams.

57.6.4 For Manufacturer and WRC Teams, it is forbidden to deliberately impede the view on their rally cars whilst they are parked in their service bay during the service times or whilst waiting for being serviced. Any deviation is subject to a waiver granted by the FIA.

57.6.5 All competitors registered in WRC2 must be in the same area of the service park unless otherwise permitted as per Art. 57.6.6.

57.6.6 A Manufacturer may send a request to the event organiser and the Promoter to service an additional car or cars in its service area.

57.7 SERVICING: ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR SUPPORT CHAMPIONSHIPS

57.7.1 SPACE ALLOCATED
The minimum total space allocated to a competitor as in Art. 57.6 is specified in WRC Appendix VI.

57.7.2 NUMBER OF ELIGIBLE SERVICE VEHICLES
Only 1 service vehicle or unit per registered driver is authorised in the service space allocated to a competitor. Additional vehicles may be authorised, subject to agreement with the rally organiser.

58. EMPTYING AND/OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK
When necessary as part of service (i.e. changing of fuel tank, changing of fuel pump, changing of fuel filter, changing of any other item of the fuel circuit), emptying and/or refilling is permitted in a service park provided that:
– The work is carried out with the knowledge of the organiser

– le travail soit effectué après que l'organisateur en a été informé ;
– un extincteur avec un opérateur en stand-by soit fourni par le concurrent ;
– aucun autre travail ne soit réalisé sur la voiture pendant que le circuit de carburant est ouvert et/ou lors de l'opération de vidange et/ou de remplissage ;
– un périmètre de sécurité convenable soit établi autour de la voiture ;
– seul le carburant nécessaire pour atteindre la prochaine zone de ravitaillement soit ajouté.

– Fire extinguisher with operator on standby to be provided by the competitor
– No other work is carried out on the car while the fuel circuit is open and/or during the emptying and/or refilling operation
– A suitable safety perimeter is established around the car
– Only sufficient fuel is added to reach the next refuel zone.

59. FLEXI-ASSISTANCE

59.1 GENERALITES

La flexi-assistance de 45 minutes permettra de retirer les voitures concurrentes d'un parc fermé pour les emmener dans un parc d'assistance attenant, avec des contrôles horaires d'entrée et de sortie communs. Toute variante doit être approuvée par la FIA et publiée dans le règlement particulier du rallye. Des contrôles techniques de 10 minutes doivent être inclus dans le parc fermé avant la flexi-assistance organisée avant un regroupement pour la nuit.
-Flexi-assistance avant un regroupement pour la nuit :
- Pour toutes les voitures des pilotes P1, la durée d'intervention dans le cadre de la flexi-assistance est limitée à un maximum de 2 heures qui commence au moment où la voiture se présente au contrôle horaire "Parc Fermé Out - Flexi Service In" et se termine à l'heure où la voiture se présente au contrôle horaire "Flexi-Service Out - Parc Fermé In".
- Pour toutes les autres voitures, la durée d'intervention dans le cadre de la flexi-assistance est laissée à l'appréciation des organisateurs mais doit être indiquée sur l'itinéraire du rallye. Voir Annexe II WRC, Art. 4 / 4.5.

59.2 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES (PILOTES P1 ET P4)

59.2.1 Une fois les vérifications techniques terminées et après avoir été libérés par les commissaires techniques, les équipages doivent passer le contrôle horaire Service IN sans pointer, se rendre à l'assistance et garer leur voiture dans l'emplacement qui leur a été attribué. La voiture doit être isolée à l'aide de cordes ou de rubans et aucune intervention ne doit être effectuée sur la voiture, sauf dans les cas prévus à l'Article 63.5.2.

59.2.2 Lorsque l'assistance commence, l'heure du début de l'assistance à proprement parler sera indiquée sur le carnet de contrôle par l'officiel du rallye. Il est de la responsabilité du concurrent d'obtenir cette heure auprès de l'officiel du rallye. Le concurrent est également responsable de toutes les annotations sur ce carnet de contrôle.

59.2.3 La voiture concurrente pourra alors être conduite par un représentant autorisé du concurrent du parc d'assistance au parc fermé pour la nuit qu'une seule fois, dans le respect de toutes les formalités de présentation du carnet de contrôle et des pénalités y afférentes.

59.2.4 Tout pointage anticipé au contrôle horaire après la flexi-assistance est autorisé sans pénalité.

59.3 DEROULEMENT DE LA FLEXI-ASSISTANCE ET HORAIRES (PILOTES P2, P3 ET NON PRIORITAIRES)

59.3.1 Après la zone technique de 10 minutes à l'intérieur du parc fermé, les équipages pourront alors soit entrer dans le parc d'assistance, soit laisser la voiture à l'intérieur du parc fermé.

59.3.2 La voiture concurrente pourra alors être conduite par un représentant autorisé du concurrent du parc fermé au parc d'assistance et vice versa qu'une seule fois, dans le respect de toutes les formalités de présentation du carnet de contrôle et des pénalités y afférentes.

59.3.3 Tout pointage anticipé au contrôle horaire après la flexi-assistance est autorisé sans pénalité.

59. FLEXI-SERVICE

59.1 GENERAL

Flexi-servicing of 45 minutes shall permit the removal of the competing cars from a parc fermé to an adjacent service park, with common entry and exit time controls. Any variations must be approved by the FIA and published in the rally supplementary regulations. Technical checks lasting 10 minutes must be included in the parc fermé before the flexi-service taking place before an overnight regroup.

Flexi-servicing before an overnight regroup:
- For all cars of P1 drivers,the operational window of flexi-servicing time is limited to maximum 2 hours which start from the moment at which the car checks in at the Parc Ferme Out – Flexi Service In time control and finish at the time at which the car checks in at the Flexi-Service Out – Parc Ferme In control.

- For all other cars, the operational window of flexi-servicing time is left to the discretion of the organiser but must be declared on the rally itinerary. See WRC Appendix II, Art. 4 / 4.5.

59.2 RUNNING OF FLEXI-SERVICE AND TIME SCHEDULES (P1 AND P4 DRIVERS)

59.2.1 After having completed the technical checks and once released by the scrutineers, the crews shall pass the Service IN time control without checking-in, drive to the Service and park their car in their allocated bay. The car shall be isolated with ropes/tapes and no work shall be carried out on the car except as permitted under Article 63.5.2.

59.2.2 When the service commences the start time of actual service will be marked on the time card by the rally official. It is the competitor's responsibility to obtain this time from the rally official. The competitor is likewise responsible for all entries on that time card.

59.2.3 The competing car may be driven by an authorised representative of the competitor only once from the service park to the overnight parc fermé, respecting all the formalities of time card presentation and related penalties.

59.2.4 Early check-in at the time control after flexi-service is permitted without penalty.

59.3 RUNNING OF FLEXI-SERVICE AND TIME SCHEDULES (P2, P3 AND NON-PRIORITY DRIVERS)

59.3.1 After the 10-minute technical zone inside the parc fermé, the crews may then either enter the service park or leave their car in the parc fermé.

59.3.2 The competing car may be driven by an authorised representative of the competitor only once from the parc fermé to the service park and vice versa, respecting all the formalities of time card presentation and related penalties.

59.3.3 Early check-in at the time control after flexi-service is permitted without penalty.

60. ZONES DE MONTAGE DES PNEUS

ZONE DE MONTAGE DES PNEUS

Dans chaque zone de montage des pneus :

– Un contrôle horaire à l'entrée et à la sortie doit être défini.
– L'heure idéale/impartie pour la zone de montage des pneus doit être de 15 minutes.
– Toute intervention au sein de la zone définie ne peut être effectuée que par l'équipage seul plus deux membres d'équipe par équipage, mais uniquement à l'aide de l'équipement transporté à bord de la voiture de compétition, plus un ordinateur portable. Un cric de voiture supplémentaire et quatre chandelles peuvent être fournis par le membre de l'équipe.
– Les pneus supplémentaires à utiliser peuvent toutefois être transportés dans la zone à bord d'une voiture d'assistance et être préparés par les membres d'équipe pour être montés sur la voiture de rallye.
– Les informations détaillées sur le transport des pneus dans la zone de montage des pneus seront précisées dans le règlement particulier de chaque rallye, le cas échéant.
– Une zone de marquage des pneumatiques/roues et de lecture des codes à barres dans laquelle chaque voiture doit s'arrêter sera établie à la sortie de chaque zone de montage des pneus.
– Lorsqu'une zone de montage des pneus est précédée d'un regroupement, une zone technique de 3 minutes doit être prévue avant le CH de sortie du regroupement.

60. TYRE FITTING ZONES

TYRE FITTING ZONE (TFZ)

At each tyre fitting zone:

– A time control at its entrance and exit must be defined.
– The target time for the TFZ shall be 15 minutes.

– Any work within the defined zone may only be performed by the crew alone plus two team members per crew, but only using equipment carried on board the competing car, plus a laptop computer, an extra car jack and four axle stands which may be brought by a team member.

– The extra tyres to be used may, however, be transported to the zone in a service car and be prepared by team members to be fitted to the rally car.

– Details on the transportation of the tyres to the TFZ will be specified in the supplementary regulations of each rally, as applicable.
– A wheel / tyre marking and barcode reading zone at which each car must stop will be established at the exit of each tyre fitting zone.

– When a TFZ is preceded by a regroup, a 3-minute technical zone must be arranged before the TC out of the regroup.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

61. PROCEDURES DE RAVITAILLEMENT

61.1 EMPLACEMENT

61.1.1 Excepté ce qui est indiqué pour le changement d'un réservoir de carburant (Art. 58), les concurrents ne peuvent ravitailler que dans les zones de ravitaillement (ZR) désignées ou dans des stations essence indiquées dans le road book (pour les pilotes non prioritaires uniquement) sauf instructions contraires dans le règlement particulier du rallye.
Les zones de ravitaillement peuvent être situées à :
– la sortie des parcs d'assistance
– des emplacements éloignés sur le parcours du rallye.

61.1.2 Toute zone de ravitaillement doit être indiquée sur l'itinéraire du rallye et dans le road book. Trois ZR différentes au maximum entre deux regroupements pour la nuit, une se trouvant dans le parc d'assistance, peuvent être prévues.

61.1.3 L'entrée/sortie des zones de ravitaillement est signalée par un symbole bleu représentant un bidon d'essence ou une pompe, excepté les stations essence.

61.1.4 La présence d'un véhicule de pompiers et des mesures de sécurité appropriées doivent être prévues par l'organisateur dans toute zone de ravitaillement.

61.1.5 S'il n'existe pas de stations de ravitaillement en carburant sur le parcours du rallye, l'organisateur peut prévoir la distribution aux pilotes non prioritaires d'une fourniture de carburant conforme à l'Annexe J par un système centralisé. Ces points de ravitaillement doivent respecter les mêmes conditions de sécurité que pour les zones de ravitaillement.

61.2 PROCEDURE

61.2.1 A l'intérieur d'une ZR, seules les actions directement liées au ravitaillement du véhicule en compétition sont autorisées.

61.2.2 Dans toutes les ZR, une limite de vitesse de 5 km/h est d'application.

61.2.3 Pour avoir accès à la zone de ravitaillement, tout le personnel impliqué dans les opérations de ravitaillement doit porter des vêtements fournissant offrant une protection adéquate contre le feu et comprenant au minimum : pantalon long, haut à manches longues, chaussures fermée, gants et une cagoule.

FUEL – REFUELLING

61. REFUELLING PROCEDURES

61.1 LOCATION

61.1.1 Except as detailed for the change of a fuel tank (Art. 58), competitors may refuel only in the designated refuel zones (RZ) or at commercial filling stations indicated in the road book (non-priority driver use only) unless otherwise detailed in the supplementary regulations.

The refuel zones may be located at:
– the exit of service parks
– remote locations on the rally route.

61.1.2 Any refuel zone shall feature on the itinerary of the rally and in the road book. No more than 3 different RZs between two overnight regroups, one being at the Service Park, may be scheduled.

61.1.3 The entry/exit of refuel zones shall be marked by a blue can or pump symbol except commercial filling stations.

61.1.4 The presence of a fire appliance and appropriate safety measures is required to be arranged by the organiser at any refuel zone.

61.1.5 If there are no filling stations on the route of the rally, the organiser may arrange for the distribution of one supply of fuel, in conformity with Appendix J, to the non-priority drivers via a centralised system. Such refuel points must respect all the same safety conditions as for refuel zones.

61.2 PROCEDURE

61.2.1 Only actions inside a RZ directly involved in the refuelling of the competing vehicle are permitted.

61.2.2 In all RZs, a 5 kph speed limit will apply.

61.2.3 In order to access the refuel zone (RZ), all personnel involved in refuelling operations must be wearing clothing which will provide adequate protection against fire and includes at least: long trousers, long-sleeved top, closed shoes, gloves and a balaclava.

61.2.4 Le fournisseur de carburant ou l'organisateur, selon lequel des deux est responsable de la gestion de la zone de ravitaillement, doit protéger le sol à l'aide d'un tapis environnemental composé d'une partie supérieure absorbante et d'une partie inférieure imperméable.

61.2.5 La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.

61.2.6 Les moteurs doivent être arrêtés pendant toute l'opération du ravitaillement.

61.2.7 L'utilisation de téléphones mobiles et de communications radio est interdite dans une ZR.

61.2.8 L'équipage doit se tenir en dehors de la voiture au cours d'un ravitaillement.

61.2.9 Une voiture peut être poussée en dehors de la ZR par l'équipage et/ou des officiels sans encourir de pénalité.

62. UTILISATION DU CARBURANT

62.1 TYPES DE CARBURANT

62.1.1 Le carburant de la FIA, tel que fourni par le fournisseur désigné par la FIA, doit être utilisé par tous les pilotes P1, P2, P3 et P4

62.1.2 Sauf instructions contraires dans le règlement particulier du rallye, les pilotes non prioritaires pourront utiliser du carburant disponible dans le commerce. Ce carburant devra être versé directement dans le réservoir de la voiture de compétition aux stations de ravitaillement ou aux points de distribution de l'organisateur qui sont indiqués dans le road book.

62.2 COMMANDE DU CARBURANT FIA

62.2.1 Au plus tard 4 semaines avant le jour du départ du rallye, se disputant en Europe (10 semaines pour les épreuves hors Europe), les concurrents doivent signaler au fournisseur unique leur besoin en carburant à l'adresse mentionnée dans le règlement particulier du rallye.

62.2.2 Des informations concernant les horaires et les lieux de la distribution du carburant FIA durant le programme du rallye seront communiquées dans le Guide 2 du Rallye.

62.2.3 Les concurrents sont tenus de régler directement avec le fournisseur, ou l'agent du fournisseur, toutes questions relatives à la fourniture et au paiement.

62.3 EXIGENCES TECHNIQUES

62.3.1 La FIA se réserve, à tout moment et sans donner de motif, le droit de substituer au carburant FIA, un carburant conforme au Code (Annexe J).

62.3.2 Tous les concurrents doivent installer des prises de ravitaillement spécifiées par la FIA.

62.3.3 La FIA ne peut être tenue pour responsable de toute conséquence découlant de l'utilisation d'un carburant non conforme.

62.3.4 La FIA se réserve le droit de contrôler le carburant de tout concurrent à tout moment. A tout moment, la voiture doit contenir au moins 3 l de carburant pour le prélèvement d'échantillons.

62.3.5 Sur toutes les voitures des pilotes prioritaires et des pilotes RGT doivent être installées des prises pour le prélèvement du carburant de la FIA (Voir Liste Technique de la FIA N°5).

62.3.6 Le fournisseur désigné informera les Constructeurs inscrits au Championnat de chaque nouvelle livraison de carburant. Il incombe aux Constructeurs inscrits de contrôler la conformité du carburant avant de l'utiliser en compétition.

62.3.7 Les voitures équipées uniquement des prises de ravitaillement

61.2.4 The fuel supplier or the organiser, whichever is responsible for running the refuel zone, is responsible to protect the ground with an Environmental Mat which shall be composed of an absorbent upper part and an impermeable lower part.

61.2.5 The responsibility for refuelling is incumbent on the competitor alone.

61.2.6 Engines must be switched off throughout the refuelling operation.

61.2.7 The use of mobile phones and radio communications is forbidden while in a RZ

61.2.8 It is required that the crew remain outside the car during refuelling.

61.2.9 A car may be pushed out of the RZ by the crew, and/or officials without incurring a penalty.

62. FUEL USE

62.1 TYPES OF FUEL

62.1.1 All P1, P2, P3 and P4-drivers must use FIA fuel as provided by the FIA-appointed supplier.

62.1.2 Unless otherwise detailed in the rally supplementary regulations, non-priority drivers may use commercially available pump fuel. This fuel must be dispensed directly into the competing car from pumps at filling stations or from organiser distribution points which are marked in the road book.

62.2 ORDERING OF FIA FUEL

62.2.1 No later than 4 weeks prior to the day of the start of the rally, hosted in Europe (10 weeks for events outside Europe) competitors must notify their fuel requirements to the sole supplier at the address to be given in the supplementary regulations of the rally.

62.2.2 Information about times and places of the distribution of FIA fuel throughout the programme of the rally will be given in Rally Guide 2.

62.2.3 Competitors are responsible for settling direct with the supplier, or supplier's agent, all matters relating to supply and payment.

62.3 TECHNICAL REQUIREMENTS

62.3.1 The FIA reserves the right, at all times and without having to state the reasons, to replace the FIA fuel with another fuel conforming to the Code (Appendix J).

62.3.2 All competitors are required to fit FIA-specified refuel couplings.

62.3.3 The FIA cannot be held responsible for any consequences of using non-conforming fuel.

62.3.4 The FIA reserves the right to check the fuel of any competitor at any time. At any time, the car must contain at least 3L of fuel for sampling.

62.3.5 Cars of priority drivers and RGT drivers specifically must be fitted with FIA fuel sample couplings (see FIA Technical List N°5).

62.3.6 The appointed supplier will notify the Championship registered Manufacturers whenever a new batch is introduced. It is the registered Manufacturers' responsibility to check conformity of the fuel before it is used in competition.

62.3.7 Cars equipped solely with FIA-specified refuel couplings and

spécifiées par la FIA et utilisant du carburant conformément à l'Art. 62.1.2 doivent transporter l'adaptateur à bord et le présenter lors des vérifications techniques avant le rallye.

using fuel as per Art. 62.1.2 must transport the adaptor in the car and show it at pre-rally scrutineering.

PARC FERME

63. REGLES DU PARC FERME

63.1 APPLICATION
Les voitures sont en régime de parc fermé :

63.1.1 Dès leur entrée dans un parc de regroupement entre deux sections et jusqu'à leur départ de ceux-ci.

63.1.2 Dès leur entrée et/ou pointage dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci.

63.1.3 Dès leur arrivée à la fin de la partie compétitive du rallye jusqu'à l'autorisation d'ouverture du parc fermé par les Commissaires Sportifs.

63.1.4 A partir du moment où ils entrent dans la zone d'attente de la Spéciale Power jusqu'à la fin des formalités du podium de la Spéciale Power et du départ jusqu'au secteur de liaison restant.

63.2 PERSONNEL AUTORISE DANS LE PARC FERMÉ

63.2.1 Après avoir garé leur voiture dans le parc fermé, les pilotes doivent obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé. Le parc fermé est interdit à toute personne sauf aux officiels du rallye devant y assurer une fonction spécifique.

63.2.2 Les équipages peuvent entrer dans le parc fermé de départ 10 minutes avant leur heure de départ.

63.3 POUSSER OU REMORQUER UNE VOITURE DANS LE PARC FERMÉ
Seuls les officiels en poste et/ou les membres de l'équipage pourront pousser our remorquer une voiture de compétition à l'intérieur du parc fermé.

63.4 BACHES
Les bâches ne peuvent pas être utilisées.

63.5 REPARATIONS DANS LE PARC FERME

63.5.1 Si les commissaires techniques considèrent que l'état d'une voiture est devenu défectueux au point d'affecter la sécurité, avec la permission du Délégué Technique de la FIA et en présence d'un commissaire technique, un membre de l'équipage pourra réparer ou remplacer les éléments de sécurité homologués par la FIA conformément à l'Annexe J qui figurent sur une liste technique de la FIA et sont montés sur la voiture (à savoir ceinture de sécurité, extincteur, etc.).

63.5.2 Avec l'accord préalable du directeur de course et sous le contrôle d'un commissaire autorisé ou d'un commissaire technique, il est permis à l'équipage et jusqu'à 3 membres du personnel d'équipe de procéder au changement de la / des vitre(s).

63.5.3 Si le temps pris pour effectuer les réparations susmentionnées entraîne un retard au-delà de l'heure de départ initialement prévue, l'équipage recevra une nouvelle heure de départ après l'achèvement de la réparation, la pénalité étant d'une minute par minute ou fraction de minute mais ne pouvant dépasser le retard maximal autorisé, comme indiqué à l'Article 45.1

63.5.4 Les concurrents P1 avec des voitures Rally1 seront autorisés à connecter, déconnecter et recharger leur voiture en utilisant l'unité de charge dédiée pendant que la voiture est placée dans sa propre zone d'assistance et en régime de parc fermé en raison de la réglementation relative à la flexi-assistance. Aucun autre travail n'est autorisé à ce moment-là.

PARC FERME

63. RULES OF PARC FERMÉ

63.1 APPLICATION
Cars are subject to parc fermé rules:

63.1.1 From the moment they enter a regroup park between two sections, until they leave it.

63.1.2 From the moment they enter and/or check in at a control area until they leave it.

63.1.3 From the moment they reach the end of the competition element of the rally until the Stewards have authorised the opening of the parc fermé.

63.1.4 From the moment they enter the Power Stage Holding Area until the conclusion of the Power Stage podium formalities and the start of the remaining road section.

63.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ

63.2.1 As soon as they have parked their car in the parc fermé, the drivers must stop the engine and the crew must leave the parc fermé. Nobody, except the officials of the rally carrying out a specific function, is allowed in the parc fermé.

63.2.2 Crews may enter the parc fermé 10 minutes before their starting time.

63.3 PUSHING OR TOWING A CAR IN THE PARC FERMÉ
Only the officials on duty and/or the members of the crew are authorised to push or tow a competing car inside a parc fermé.

63.4 CAR COVERS
Car covers may not be used.

63.5 REPAIRS IN PARC FERME

63.5.1 If the scrutineers consider that the state of a car has become sufficiently defective that safety might be affected, with the permission of the FIA Technical Delegate and in the presence of a scrutineer, one team member may repair or exchange those FIA-homologated safety items in conformity with Appendix J, which are included in an FIA technical list and mounted in the car (i.e. seat belt, extinguisher, etc.).

63.5.2 With the prior consent of the Clerk of the Course and under the supervision of an authorised marshal or scrutineer, the crew and up to 3 team personnel may change the window(s).

63.5.3 If the time taken for completion of the above repairs results in delay beyond the originally scheduled start time, the crew will be given a new start time from completion of the repair, the penalty for which is 1 minute per minute or fraction of a minute, but which may not exceed the maximum permitted lateness as provided under Art. 45.1.

63.5.4 P1 competitors with Rally1 cars shall be permitted to connect, disconnect and recharge their car using the dedicated charging unit whilst the car is placed inside their own service bay and under parc fermé regulations due to flexi-service regulations. No other work is permitted at this time.

63.6 ACTIVATION DU SYSTEME DE COUPURE DE CARBURANT
Il est permis d'ouvrir le coffre arrière ou d'enlever les vitres latérales arrière des voitures Rally1 dans le seul but d'activer le système de coupure automatique de carburant obligatoire.

63.7 PARC FERME APRES LA FIN DU RALLYE
Les dispositifs de système de suivi et les caméras embarquées peuvent être enlevés dans le Parc Fermé uniquement avec l'accord du Délégué Technique de la FIA / Responsable des Commissaires Technique et sous le contrôle des commissaires.

63.6 FUEL CUT-OFF SYSTEM ACTIVATION
It is allowed to open the rear boot or remove the rear lateral windows of Rally1cars for the sole purpose of activating the compulsory automatic fuel cut-off system.

63.7 PARC FERME AFTER THE END OF THE RALLY
Tracking system devices and on-board cameras may be removed in the parc fermé only with the agreement of the FIA Technical Delegate and under the control of the marshals.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RALLYE

RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY

64. RESULTATS DES RALLYES

64.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS
Les résultats sont établis en additionnant les temps mesurés pendant toutes les épreuves spéciales et les pénalités en temps encourues sur les secteurs de liaison ainsi que toute autre pénalité exprimée en temps.

64.2 PUBLICATION DES RESULTATS
Au cours du rallye, les classements seront publiés comme suit :

64.2.1 Classement provisoire : classement publié par l'organisateur à la fin du rallye, sous réserve des vérifications techniques finales.

64.2.2 Classement final : classement approuvé par les Commissaires Sportifs.

64.2.3 Au cas où l'heure de la publication d'une liste de départ et/ou du classement provisoire serait retardée, cette nouvelle heure devra être notifiée dans une Communication du Directeur de Course sur le(s) tableau(x) officiel(s) d'affichage.

64.3 EX AEQUO D'UN RALLYE DE CHAMPIONNAT
En cas d'ex aequo, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors de la première épreuve spéciale qui n'est pas une épreuve super spéciale. Si cela ne suffisait pas à départager les concurrents ex aequo, les temps des deuxième, troisième, quatrième, etc. épreuves spéciales seront alors pris en considération. Ce principe peut être appliqué à tout moment durant le rallye.

65. RECLAMATIONS ET APPELS

65.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL
Toute réclamation et/ou appel devra être établi(e) en accord avec les Articles 13 et 15 du Code et, le cas échéant, avec le Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FIA.

65.2 CAUTION DE RECLAMATION
La caution de réclamation est de 1000 € (ou l'équivalent en US dollars au taux du jour) et doit être payée en espèces ou par carte de crédit. En cas de paiement par carte de crédit, tout remboursement sera effectué via l'Administration de la FIA.

65.3 DEPOT DE GARANTIE SUPPLEMENTAIRE
Si la réclamation nécessite le démontage et remontage d'une partie clairement définie d'une voiture, tout dépôt de garantie supplémentaire devra pourra être précisé par les commissaire sportifs en accord avec l'Art. 13.4.3 du Code Sportif International.

65.4 REPARTITION DES COUTS

65.4.1 Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture seront à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, ou à la charge du concurrent visé par la réclamation si la réclamation est fondée. Si la réclamation est partiellement fondée, le dépôt de garantie supplémentaire peut être remboursé en partie sur la base d'une décision des Commissaires Sportifs.

65.4.2 Si la réclamation n'est pas justifiée, et si les frais occasionnés par la réclamation (vérifications techniques, transport, etc.)

64. RALLY RESULTS

64.1 ESTABLISHING RESULTS
The results are established by adding together all the special stage times and all the time penalties incurred on road sections together with all other penalties expressed in time.

64.2 PUBLICATION OF RESULTS
During the rally, the classifications to be published will be as follows:

64.2.1 Provisional Classification: classification published by the organiser at the end of the rally, subject to final scrutineering.

64.2.2 Final Classification: classification approved by the Stewards.

64.2.3 In the event of the time of publication of a start list and/or the Provisional Classification being delayed, this new time must be advised by a Communication by the Clerk of the Course on the official notice board(s).

64.3 DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP RALLY
In the event of a dead heat, the competitor who sets the best time on the first special stage which is not a super special stage will be proclaimed the winner. If this is not sufficient, the times of the second, third, fourth, etc. special stages shall be taken into consideration. This principle can be applied at any time during the rally.

65. PROTESTS AND APPEALS

65.1 LODGING A PROTEST OR APPEAL
All protests and/or appeals must be lodged in accordance with Articles 13 and 15 of the Code and, where applicable, with the FIA Judicial and Disciplinary Rules.

65.2 PROTEST DEPOSIT
The protest deposit is €1,000 (or the equivalent in US dollars at the rate of the day) and must be paid in cash or by credit card. If paid by credit card, any reimbursement will be made through FIA Administration.

65.3 ADDITIONAL DEPOSIT
If a protest requires the dismantling and reassembly of a clearly defined part of the car, any additional deposit may be specified by the stewards in accordance with Art. 13.4.3 of the FIA International Sporting Code.

65.4 COST ALLOCATION

65.4.1 The expenses incurred in the work and in the transport of the car shall be borne by the protester if the protest is unfounded, or by the competitor against whom the protest is lodged if it is upheld. If the protest is partially founded, the additional deposit can be refunded in parts based on a decision by Stewards.

65.4.2 If the protest is unfounded, and if the expenses incurred by the protest (scrutineering, transport, etc.) are higher than the

dépassent le montant du dépôt de garantie supplémentaire, la différence sera à la charge du réclamant. Par contre, s'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.

65.5 APPELS
Le montant du droit d'appel international est de 6'000 €.

66. REMISE DES PRIX RALLYES

66.1 CEREMONIE DE PODIUM
La partie compétitive du rallye se terminera au dernier contrôle horaire. A partir de cet endroit, la cérémonie de podium du Championnat (Annexe IV) doit être suivie. Toute non-participation à la cérémonie de podium pour tout équipage et/ou représentant d'équipe qui recevra un prix sera signalée aux Commissaires Sportifs.

66.2 REMISE DES PRIX
Des prix seront remis à tous les concurrents sur la rampe, excepté pour le premier, le deuxième et le troisième au classement général pour lesquels un podium de «style olympique» sera utilisé. Si un organisateur le souhaite, une réception mondaine / avec les commanditaires / officielle pourra être organisée le même soir. Si la présence des équipages est attendue, cela devra figurer dans le règlement particulier.

67. CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FIA

67.1 LISTE DE TITRES FIA
Les titres suivants seront attribués par la FIA pour chaque saison de Championnat :
- Champion du Monde des Rallyes de la FIA (*)
– Champion du Monde des Rallyes de la FIA pour Constructeurs
- Championnat du Monde des Rallyes de la FIA pour Equipes
– Champion WRC2 de la FIA (*)
– Champion WRC2 Challenger de la FIA (*)
– Champion WRC2 de la FIA pour Equipes
– Coupe des Masters WRC de la FIA (*)
– Champion WRC3 de la FIA (*)
– Champion WRC Junior de la FIA (*)
(*) applicable au Pilote et/ou Copilote

67.2 EXIGENCES DE PRESENCE
La présence des personnes suivantes lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FIA peut être requise par la FIA :
– le pilote et le copilote vainqueurs du Championnat Pilotes
– le pilote et le copilote terminant deuxièmes du Championnat Pilotes
– le pilote et le copilote terminant troisièmes du Championnat Pilotes
– le pilote et le copilote vainqueurs du WRC2
– le pilote et le copilote vainqueurs du WRC3
– le pilote et le copilote vainqueurs du Championnat WRC Junior
– un représentant officiel du Constructeur vainqueur du Championnat Constructeurs
– un représentant officiel du Constructeur vainqueur du WRC2 pour Constructeurs

67.3 ABSENCE
Sauf cas de force majeure, toute absence entraînera l'imposition par la FIA d'une amende d'un montant maximum de 50 000 €..

amount of the additional deposit, the difference shall be borne by the protester. Conversely, if the expenses are less, the difference shall be returned.

65.5 APPEALS
The International Appeal Deposit is €6,000.

66. RALLY PRIZE-GIVINGS

66.1 PODIUM CEREMONY
The competition element of the rally will finish at the last time control. From there, the Championship podium ceremony (Appendix IV) must be followed. Any non-participation in the podium ceremony for any crew and/or team representative who shall receive an award will be reported to the Stewards.

66.2 PRIZE-GIVING
Prizes for all competitors will be awarded on the ramp, save for the first, second and third in the overall classification where an "Olympic-style" podium will be used. If an organiser wishes, there may be a social / sponsor / civic gathering on the same evening. If crew attendance is expected, this must appear in the supplementary regulations.

67. ANNUAL FIA PRIZE-GIVING

67.1 LIST OF FIA TITLES
The following titles will be awarded by the FIA for each Championship season:
– FIA World Rally Champion(*)
– FIA World Rally Champion for Manufacturers
- FIA World Rally Champion for Teams
– FIA WRC2 Champion(*)
- FIA WRC2 Challenger Champion (*)
– FIA WRC2 Champion for Teams
- FIA WRC Masters Cup(*)
– FIA WRC3 Champion(*)
– FIA Junior WRC Champion(*)
(*) applicable for Driver and/or Co-Driver

67.2 ATTENDANCE REQUIREMENTS
The attendance of the following at the annual FIA Prize-Giving Ceremony may be requested by the FIA:
– The driver and the co-driver winning the Drivers' Championship
– The driver and the co-driver finishing second in the Drivers' Championship
– The driver and the co-driver finishing third in the Drivers' Championship
– The driver and the co-driver winning the WRC2
– The driver and the co-driver winning the WRC3
– The driver and the co-driver winning the Junior WRC Championship
– A senior representative of the Manufacturer winning the Manufacturers' Championship
– A senior representative of the Team winning the WRC2 for Teams

67.3 ABSENCE
Save in a case of force majeure, absence will entail a fine of a maximum of €50,000 imposed by the FIA.

ESSAIS

68. ESSAIS

68.1 SITES AUTORISES POUR LES ESSAIS POUR LES CONSTRUCTEURS INSCRITS AU CHAMPIONNAT WRC POUR CONSTRUCTEURS

Pour les Constructeurs inscrits au Championnat, les essais (tels que définis à l'Art. 2.25) sont autorisés :

TESTING

68. TESTING

68.1 PERMITTED TESTING SITES FOR MANUFACTURERS REGISTERED IN THE WRC CHAMPIONSHIP FOR MANUFACTURERS

For Manufacturers registered in the Championship, testing (as defined in Art. 2.25) is permitted:

68.1.1 Sur une installation d'essais permanente proposée par le Constructeur avant le 1er Janvier de l'année et notifiée à la FIA. La definition du site d'essai permanent est une distance maximale de 12 km (compris dans un diamètre de 10 km) à soumettre a la FIA sous forme de carte electronique.

68.1.2 Dans les pays d'Europe.

68.1.3 Sur un site permanent spécifiquement destiné au contrôle des systèmes du véhicule avant son départ pour une épreuve, proposé par le Constructeur avant le 1er janvier de l'année et notifié à la FIA. La définition du site permanent dédié au contrôle des systèmes est une distance maximale de 2 km (compris dans un diamètre de 5 km), à soumettre à la FIA sous forme de carte électronique.

68.2 SITES AUTORISES POUR LES ESSAIS POUR LES PILOTES P1 ENGAGES AVEC DES VOITURES RALLY1

Pour les pilotes engagés avec des voitures Rally1 conformes à l'Art. 262 de l'Annexe J 2024 –, les essais ne sont autorisés que dans les pays européens, à l'exclusion de la Turquie.

68.3 INTERDICTION DES ESSAIS

Pour les constructeurs inscrits au Championnat WRC, les essais (tels que définis à l'Art2.25) son interdits.

68.3.1 Dans le pays de toute manche du Championnat du Monde des Rallyes à partir du début des reconnaissances jusqu'à la fin du rallye.

68.3.2 Sur toute route qui est utilisée comme une épreuve spéciale de tout rallye de Championnat en cours.

68.4 DUREE POUR LES CONSTRUCTEURS INSCRITS DANS LE CHAMPIONNAT WRC

68.4.1 Afin de se conformer aux limitations en matière d'essais, les Constructeurs doivent remplir les formulaires appropriés disponibles auprès du Département des Rallyes de la FIA au moins cinq jours avant le premier jour des essais.

68.4.2 Dans le cas d'un Constructeur, un maximum de 21 jours. Dans le cas d'une équipe WRC, un maximum de 7 jours plus un jour supplémentaire par pilote inscrit pour tout deuxième pilote désigné, jusqu'à un maximum de 7 jours par pilote et un maximum de 14 jours par équipe. Cette clause ne s'appliquera pas aux essais comme indiqué à l'Art. 68.1.1.

68.4.3 Une journée d'essais unique couvre également la possibilité pour trois pilotes de la même équipe désignés pour marquer des points Constructeurs d'effectuer des essais le même jour avec une voitures WRC.

68.5 AUTRES RESTRICTIONS CONCERNANT LES ESSAIS POUR LES PILOTES AVEC DES VOITURES RALLY1

68.5.1 Les pilotes avec des voitures Rally1 qui sont engagés pour marquer des points pour une Equipe WRC inscrite doivent se conformer aux exigences suivantes en matière d'essais :

- Désigner un site d'essais permanent conformément à l'Art. 68.1.1
- Remplir le formulaire approprié conformément à l'Art. 68.4.1
- Jours limités conformément à l'Art. 68.4.2

68.5.2 Les pilotes avec des voitures Rally1 qui sont engagés par un Constructeur sans marquer de points ou une inscription privee doivent aussi respecter l'article Art.68.4.1 Toute séance d'essais est limitée à un maximum de un jour par pilote engagé jusqu' à un maximum de 7 jours par annee pour ce pilote.

68.6 FONCTIONS DE PRESSE, MEDIAS OU RELATIONS PUBLIQUES

Les équipes remplissant les fonctions de presse, médias ou relations publiques et pensant être en infraction par rapport à l'Art. 8 doivent d`abord avertir la FIA et le Délégue Médias de la FIA.

68.1.1 On a permanent testing site proposed by the Manufacturer before the 1st January of the year and notified to the FIA. The definition of the permanent testing site shall be a maximum road distance of 12km (within a diameter of 10km) to be submitted to the FIA in an electronic mapping format.

68.1.2 In European countries.

68.1.3 On a permanent site specifically for the purpose of conducting a systems check on the vehicle before departing for an event, proposed by the Manufacturer before the 1st January of the year and notified to the FIA. The definition of the permanent systems check site shall be a maximum road distance of 2 km (within a diameter of 5 km) to be submitted to the FIA in an electronic mapping format.

68.2 PERMITTED TESTING SITES FOR P1 DRIVERS ENTERED WITH RALLY1 CARS

For drivers entered with WRC cars complying with the 2024 Appendix J, Art. 262, testing is permitted in European countries only, excluding Turkey.

68.3 BANNED TESTING

For Manufacturers registered in the WRC Championship, testing (as defined in Art. 2.25) is banned:

68.3.1 In the country of any World Rally Championship round from the start of reconnaissance until the end of the rally.

68.3.2 On any road which is used as a special stage of any current Championship rally.

68.4 DURATION FOR MANUFACTURERS REGISTERED IN THE WRC CHAMPIONSHIP

68.4.1 In order to comply with the limitations on testing, Manufacturers are required to complete the appropriate forms available from the FIA Rally Department at least 5 days before the first day of testing.

68.4.2 In the case of a Manufacturer, a maximum of 21 days. In the case of a WRC Team, a maximum of 7 days plus an additional 1 day per entered driver for any second nominated driver, up to a maximum of 7 days per driver and a maximum of 14 days per team. This clause does not apply to testing as stated in Art. 68.1.1.

68.4.3 A single test day also covers the possibility for 3 drivers from the same team nominated to score manufacturer points to test on the same day in one WRC car.

68.5 OTHER TEST RESTRICTIONS FOR DRIVERS WITH RALLY1 CARS

68.5.1 Drivers with Rally1 cars who are entered to score points for a registered WRC Team must comply with the following testing requirements;

- Nominate a permanent testing site as Art. 68.1.1
- Complete the appropriate form as Art. 68.4.1
- Limited days as Art. 68.4.2

68.5.2 Drivers with Rally1 cars who are entered by a Manufacturer without scoring points or a private entry are also required to comply with Art. 68.4.1. Any test session is limited to a maximum of 1 day per entered driver to a maximum of 7 days per annum for that driver.

68.6 PRESS, MEDIA OR PR FUNCTIONS

Teams organising press, media or PR functions who believe they may be contravening Article 68 herein must first advise the FIA and the FIA Media Delegate.

ANNEXES - INDEX

ANNEXE I — SIGNALISATION DES CONTROLES

ANNEXE II — DOCUMENTS STANDARD

	DOCUMENT	DISPONIBILITE
1	Règlement particulier	Site Web + (papier facultatif)
2	Additifs	Site Web + papier
3	Guides du Rallye (1 et/ou 2)	Site Web + (papier facultatif)
4	Itinéraire	Site Web + papier (avec Règlement Particulier)
5	Road Book	Papier
6	Carnet de contrôle	Papier
7	Bulletin d'engagement standard	Site Web + papier (avec Règlement Particulier)
8	Listes des engagés	Site Web + papier
9	Liste des partants & Résultats du rallye	(Site Web facultatif) + papier
10	Livret de sécurité pour les médias (facultatif)	Site Web + papier

Les documents supplémentaires suivants sont requis mais leur format est libre :
- Plan de sécurité
- Cartes
- Programmes
- Manuels d'organisation
- Documents internes
- Informations concernant les hélicoptères s'il y a lieu

ANNEXE III — SECURITE

ANNEXE IV — CEREMONIE DE PODIUM

ANNEXE V — PNEUMATIQUES

ANNEXE VI — DROITS D'ENGAGEMENT, PACKAGE ADMINISTRATIF ET LAISSEZ-PASSER PERMANENT

ANNEXE VII — SEQUENCE FEUX DE DEPART

ANNEXE VIII — CHAMPIONNAT WRC JUNIOR DE LA FIA

ANNEXE IX - ORGANISATIONAL REQUIREMENT SPECIFICATIONS

ANNEXE XI — WRC RIGHTS

APPENDIX XII - ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

APPENDIX XIII - ON-BOARD CAMERAS

APPENDIX XIV - PROCEDURE ESAFETY

APPENDIX XV - STRATEGIE HYBRID RALLY1

APPENDICES - INDEX

APPENDIX I — CONTROL SIGNS

APPENDIX II — STANDARD DOCUMENTS

	DOCUMENT	AVAILABILITY
1	Supplementary regulations	Website + (printed optional)
2	Bulletins	Website + printed
3	Rally Guide (1 and/or 2)	Website + (printed optional)
4	Itinerary	Website + printed (with supplementary regs)
5	Road book	Printed
6	Time card	Printed
7	Standard Entry Form	Website + printed (with supplementary regs)
8	Entry Lists	Website + printed
9	Start Lists & Results At The Rally	(Website optional) + printed
10	Media Safety Book (optional)	Website + printed

The following additional documents are required, but are of free format:
- Safety plan
- Maps
- Programmes
- Organisation handbooks
- Internal documents
- Helicopter information (if applicable)

APPENDIX III — SAFETY

APPENDIX IV — PODIUM CEREMONY

APPENDIX V — TYRES

APPENDIX VI — ENTRY FEES, ADMINISTRATIVE PACKAGE AND PERMANENT PASSES

APPENDIX VII — START LIGHT SEQUENCE

APPENDIX VIII — JUNIOR WRC

APPENDIX IX — ORGANISATIONAL REQUIREMENT SPECIFICATIONS

APPENDIX XI — WRC RIGHTS

APPENDIX XII - ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

APPENDIX XIII - ON-BOARD CAMERAS

APPENDIX XIV - eSAFETY PROCEDURE

APPENDIX XV - RALLY1 HYBRID STRATEGY

ANNEXE I — SIGNALISATION DES CONTRÔLES

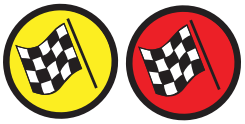
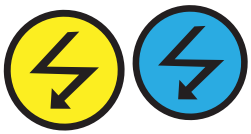
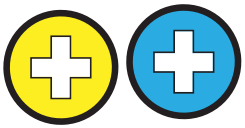
APPENDIX I - CONTROL SIGNS

1. ZONES DE CONTROLE

1. CONTROL ZONES

CONTROL TYPE *TYPE DE CONTRÔLE*	**CONTROL ZONE (diameter of signs: about 70cm)** *ZONE DE CONTRÔLE (diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)*			
Direction of travel *Sens du parcours*	⇨	⇨		⇨
	YELLOW SIGNS - Zone entry *PANNEAUX JAUNES - Début de zone*	RED SIGNS - Compulsory stop *PANNEAUX ROUGES - Arrêt obligatoire*		BEIGE SIGNS - End of zone *PANNEAUX BEIGES - Fin de zone*
PASSAGE CONTROL ***CONTRÔLE DE PASSAGE***	← 25 m min →	← 25 m →		
TIME CONTROL ***CONTRÔLE HORAIRE***	← 25 m min →	← 25 m →		
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE ***CH ENTREE DU PARC D'ASSISTANCE***	← 5 m →	← 5 m →		
TC AT SERVICE PARK EXIT ***CH SORTIE DU PARC D'ASSISTANCE***	← 5 m →	← 5 m →	Usually leads to RZ and/or TZ *Mène généralement à une zone de ravitaillement et/ou une zone pneumatiques.*	
TIME CONTROL AND SS START ***CH ET DEPART D'ES***	← 25 m min →	← 50-200 m →	← 25 m →	
END OF SS ***FIN D'ES***	← 100 m → ADVANCE INDICATION *AVERTISSEUR*	← 100-300m → FLYING FINISH LINE *LIGNE D'ARRIVEE*	← 25 m → STOP CONTROL *CONTRÔLE STOP*	
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (diameter of the signs: about 70cm) ***AUTRES PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA (diamètre des panneaux : 70 cm environ)***				
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND *SYMBOLE BLANC SUR FOND JAUNE*	WHITE OR BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND *SYMBOLE BLANC OU NOIR SUR FOND BLEU*		
TYRE MARKING / CHECKING ***MARQUAGE / VERIFICATION DES PNEUS***			One sign for all tyre operations *Un panneau pour toutes les opérations liées aux pneus*	
REFUEL ZONE ***ZONE DE RAVITAILLEMENT***			One sign for all refuel operations *Un panneau pour toutes les opérations liées aux ravitaillements*	
SERVICE ZONES ***ZONES DE SERVICE***			One sign for service operations *Un panneau pour toutes les opérations liées aux assistances*	
MEDIA ZONES ***ZONES MEDIAS***			One sign for media zones *Un panneau pour les zones réservées aux médias*	
HEV ZONES ***ZONES HEV***			One sign for HEV zones *Un panneau pour les zones réservées aux HEV*	
HEV REFUGE POINT ***ZONE HEV REFUGE***			One sign for HEV refuge zones *Un panneau pour les zones reservees aux HEV refuge*	
RADIO POINT ***POINT RADIO***	< 100m > WARNING		Radio point *Point radio*	
MEDICAL VEHICLE POINT ***VEHICULE MEDICAL***	< 100m > WARNING		Medical Vehicle point *Véhicule médical*	

2. PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA **2. FIA STANDARD SIGN BOARDS**

TIME CONTROL ***CONTRÔLE HORAIRE*** Color of control area entry: **YELLOW** Color of control: **RED** *Couleur de début de zone :* **JAUNE** *Couleur du contrôle :* ***ROUGE***	**SS START** ***DEPART D'ES*** 	**FLYING FINISH LINE** ***LIGNE D'ARRIVEE LANCEE***  Color of control area entry: **YELLOW** Color of control: **RED** *Couleur de début de zone :* **JAUNE** *Couleur du contrôle :* ***ROUGE***
STOP CONTROL ***CONTRÔLE STOP*** 	**END OF AREA** ***FIN DE LA ZONE*** 	**BEGIN OF MEDIA ZONE** ***DEBUT DE LA ZONE MEDIAS***
BEGIN OF SERVICE ZONE ***DEBUT DE LA ZONE D'ASSISTANCE*** 	**BEGIN OF TYRE MARKING/CHECKING ZONE** ***DEBUT DE LA ZONE MARQUAGE/ VERIFICATION PNEUS*** 	**BEGIN OF REFUEL ZONE** ***DEBUT DE LA ZONE DE RAVITAILLEMENT***
RADIO POINT ***POINT RADIO***  Color of the warning: **YELLOW** Color of the point: **BLUE** *Couleur de l'avertisseur :* ***JAUNE*** *Couleur du point :* ***BLEU***	**MEDICAL VEHICLE POINT** ***VEHICULE MEDICAL***  Color of the warning: **YELLOW** Color of the point: **BLUE** *Couleur de l'avertisseur :* ***JAUNE*** *Couleur du point :* ***BLEU***	**PASSAGE CONTROL** ***CONTRÔLE DE PASSAGE*** Color of control area entry: **YELLOW** Color of control: **RED** *Couleur de début de zone :* **JAUNE** *Couleur du contrôle :* ***ROUGE***
BIN ***POUBELLE*** 	**TOILET** ***TOILETTE*** 	**TWZ - TYRE WARMING ZONE** ***ZONE DE CHAUFFAGE DES PNEUS***

ANNEXE II — DOCUMENTS STANDARDS

1. REGLEMENT PARTICULIER

Chaque rallye doit fournir un Règlement Particulier en accord avec l'Article 2.1.3.a du Code Sportif International.

Une version électronique du Règlement Particulier doit parvenir à la FIA au moins 3 mois avant le début du rallye

Dans les trois semaines suivant la réception du projet, la FIA avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.

Le règlement particulier approuvé par la FIA doit être disponible sur le site Web officiel du rallye au moins 2 mois avant le début du rallye.

CONTENU DU REGLEMENT PARTICULIER

INDEX

1. Introduction
1.1 Texte semblable à ce qui suit :

"Ce rallye sera disputé conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses annexes, au Règlement Sportif des Championnats des Rallyes du Monde de la FIA 2024, au Règlement Sportif National qui est conforme au règlement de la FIA et au présent Règlement Particulier.

Les modifications, amendements et/ou changements apportés au présent Règlement Particulier seront annoncées uniquement par voie d'Additifs datés et numérotés (publiés par l'organisateur ou les Commissaires Sportifs).

Des informations supplémentaires seront publiées dans le Guide du Rallye, publié le…. [Date de publication]
Le Règlement Sportif des Championnats des Rallyes du Monde de la FIA 2024 figure à l'adresse suivante … [site Web FIA]"

1.2 Revêtement de la route
1.3 Distance totale ES et distance totale itinéraire

2. Organisation
2.1 Titres FIA pour lesquels le Rallye compte
2.2 Numéros de visa – FIA et ASN
2.3 Nom de l'organisateur, adresse et coordonnées (bureau permanent)
2.4 Comité d'organisation
2.5 Commissaires sportifs
2.6 Délégués FIA
2.7 Principaux officiels
2.8 Emplacement du PC du Rallye et coordonnées (tél. et fax)
2.9 Panneau d'affichage officiel - Emplacement(s)

3. Programme précisant l'emplacement s'il y a lieu par ordre chronologique (dates et heures)
- Publication du Road Book, de la carte et du Guide du Rallye 2
- Date de clôture des commandes de services supplémentaires dans le parc d'assistance
- Date de clôture pour les inscriptions de la mise au point "Shakedown" (si requis)
- Ouverture/fermeture PC du rallye
- Panneau d'affichage officiel – emplacement
- Ramassage du matériel et des documents
- Vérifications administratives
- Ramassage des systèmes de suivi pour les reconnaissances
- Début des reconnaissances
- Ouverture du centre médias et des accréditations pour les médias
- Ramassage des systèmes de suivi FIA pour la sécurité en rallyes
- Vérifications techniques – plombage et marquage des composants
- Briefing des Responsables d'Equipes et des pilotes (s'il y a lieu)
- Briefing des pilotes d'hélicoptère (s'il y a lieu)
- Mise au point "Shakedown" et horaire
- Conférence de presse avant le rallye
- Publication de l'ordre de départ et temps d'arrivée au CH

APPENDIX II - STANDARD DOCUMENTS

1. SUPPLEMENTARY REGULATIONS

Each rally must produce Supplementary Regulations (Article 2.1.3.a of the Code).

An electronic version of the Supplementary Regulations must reach the FIA at least three months before the start of the rally.

Within three weeks following receipt of the draft, the FIA will inform the organiser of any modifications to be made, and will issue a visa authorising their publication.

The FIA approved Supplementary Regulations must appear on the official rally website at least 2 months before the start of the rally.

CONTENT OF THE SUPPLEMENTARY REGULATIONS

INDEX

1. Introduction
1.1 Text similar to:

'This rally will be run in compliance with the FIA International Sporting Code and its appendices, the 2024 FIA World Rally Championship Sporting Regulations, the National Sporting Regulations which comply with the FIA regulations and these Supplementary Regulations.

Modifications, amendments and/or changes to these Supplementary Regulations will be announced only by numbered and dated Bulletins (issued by the organiser or the Stewards)

Additional information will be published in Rally Guide 2, issued on…. [Date of publication]
The 2024 FIA World Rally Championships Sporting Regulations can be found at… [FIA website]'

1.2 Road surface
1.3 Overall SS distance and total distance of the itinerary

2. Organisation
2.1 FIA titles for which the rally counts
2.2 Visa numbers – FIA and ASN
2.3 Organiser's name, address and contact details (permanent office)
2.4 Organisation committee
2.5 Stewards
2.6 FIA Delegates
2.7 Senior officials
2.8 HQ location and contact details (tel. & fax.)
2.9 Official Notice Board location (s)

3. Programme, in chronological order (dates and times), giving location as necessary
- Issuing of the road book, map and Rally Guide 2

- Closing date for order of extra services in service park
- Closing date for Shakedown registration (if required)
- Rally HQ opening/closing
- Official Notice Board – location
- Collection of material and documents
- Administrative checks
- Collection of tracking systems for reconnaissance
- Start of reconnaissance
- Opening of media centre and media accreditation
- Collection of rally safety tracking systems
- Scrutineering – sealing & marking of components
- Team managers and/or Drivers' briefing (if applicable)
- Helicopter pilots' briefing (if applicable)

- Shakedown and time-schedule
- Pre-rally Press Conference)
- Publication of starting order and TC arrival times for

pour les "shakedown" (s'il y a lieu)
- Publication d'une liste de départ pour la cérémonie de départ (s'il y a lieu) et l'Etape 1
- Cérémonie de départ (s'il y a lieu)
- Départ du rallye, lieu et heure
- Publication des listes de départ des Etapes suivantes
- Cérémonie de podium/Remise des prix
- FIA Conférence de presse après le rallye
- Vérifications techniques finales
- Heure de la publication du classement provisoire

4. Engagements
4.1 Date de clôture des engagements
4.2 Procédure d'engagement
4.3 Nombre de concurrents acceptés et classes
4.4 Droits d'engagement / packages d'engagement pour les concurrents privés
4.5 Informations détaillées sur le paiement (y compris sur toute taxe applicable)
4.6 Remboursements

5. Assurance

6. Publicité et identification

7. Pneumatiques
7.1 Pneus à utiliser durant le rallye

Le texte ci-après est recommandé pour couvrir l'utilisation des pneus :

Outre la conformité with Articles 13,14 and 15 of des pneus au Règlement Sportif des Championnats des Rallyes du Monde 2024, l'utilisation des quantités et types de pneus ci-après est confirmée.

Shakedown (if applicable)
- Publication of start list for Ceremonial start (if any) and Section 1
- Ceremonial start (if any)
- Rally start, place and time
- Publication of start lists for subsequent Sections
- Podium Ceremony/Prize-giving
- FIA Post-rally Press Conference
- Final scrutineering
- Time of Publication of Provisional Classification

4. Entries
4.1 Closing date for entries
4.2 Entry procedure
4.3 Number of competitors accepted and classes
4.4 Entry fees / entry packages for Private Competitors
4.5 Payment details (including details of any applicable taxes)
4.6 Refunds

5. Insurance

6. Advertising and Identification

7. Tyres
7.1 Tyres specified for use during the rally

The following text is recommended to cover the use of tyres:

In addition to complying with Articles 13,14 and 15 of the 2024 WRC Sporting Regulations, the following quantities and type of tyre are confirmed for use.

	List 1 – Rally1		List 2 – All other 4WD		All 2WD
Option 1 (Insert Compound)	Insert Tyre Name	Insert Max Quantity	Insert Tyre Name	Insert Max Quantity	Insert Max Quantity
Option 2 (Insert Compound)	Insert Tyre Name	Insert Max Quantity	Insert Tyre Name	Insert Max Quantity	Insert Max Quantity
*Any Other Options**	Insert Tyre Name	Insert Max Quantity	Insert Tyre Name	Insert Max Quantity	Insert Max Quantity

7.2 Pneumatiques pour les reconnaissances – si nécessaire
7.3 Lois nationales ou exigences spéciales (le cas échéant)

8.
8.1 Procédure relative à la commande de carburant
8.2 Date de clôture pour la commande de carburant
8.3 Distribution pour pilotes non prioritaires

9. Reconnaissances
9.1 Procédure d'inscription
9.2 Restrictions particulières et / ou nationales – limite de vitesse sur les épreuves spéciales

7.2 Tyres for use on reconnaissance – if necessary
7.3 National laws or special requirements (if any)

8. Fuel
8.1 Ordering procedure
8.2 Closing date for ordering fuel
8.3 Distribution for non-priority drivers

9. Reconnaissance
9.1 Procedure for registration
9.2 Specific and/or national restrictions – speed limit on the special stages

10. Vérifications administratives

10.1 Documents à présenter :
- Licence de concurrent
- Licences de compétition des pilotes et copilotes
- Permis de conduire valides des pilotes et copilotes
- Cartes d'identité ou passeports des pilotes et copilotes
- Autorisation de l'ASN, pour tous les concurrents étrangers
- Inscription de toutes les informations sur le bulletin d'enga gement
- Documents d'immatriculation de la voiture
- Tout document requis par l'organisateur

10.2 Echéancier

11. Vérifications techniques, Plombage et Marquage

11.1 Lieu et horaire des vérifications techniques
11.2 Bavettes (Annexe J Article 252.7.7)
11.3 Vitres/Filets (Annexe J Article 253.11)
11.4 Equipement de sécurité du pilote
11.5 Niveau de bruit
11.6 Exigences nationales spécifiques
11.7 Installation d'un système de suivi de la sécurité

12. Autres procédures (A effcteur a l'appreciaiton des Organisateurs)

12.1 Procédure de la cérémonie de départ et ordre
12.2 Procédure d'arrivée (uniquement si différente du règlement)
12.3 Pointage en avance autorisé
12.4 Epreuve Super Spéciale procédure et ordre de départ (s'il y a lieu)
12.5 Toutes procédures / activités spéciales incluant les activités promotionnelles de l'organisateur
12.6 Heure officielle utilisée pendant le rallye
12.7 Nouveau départ après abandon

13. Identification des officiels

14. Prix

15. Vérifications finales

15.1 Vérifications finales – quelles équipes doivent participer et emplacement
15.2 Droits de réclamation
15.3 Caution d'appel

Annexe 1 Itinéraire

Annexe 2 Programme des reconnaissances

Annexe 3 Noms et photographies des chargés des relations avec les concurrents et leur itinéraire

Annexe 4 Décalcomanies et emplacement de la publicité supplémentaire

Annexe 5 Extraits de l'Annexe L de la FIA concernant les combinaisons, les casques et autres dispositions en matière de sécurité

Appendix 6 FIA Safety Tracking Device - Installation and Operation instructions

Annexes 7, 8, etc. Points selon décision des organisateurs.

10. Administrative Checks

10.1 Documents to be presented:
- Competitors license
- Driver and Co-driver competition licenses
- Driver's and Co-driver's valid driving licence
- Driver and Co-driver passports or identification
- ASN authorisation, for all foreign competitors and/or drivers
- Completion of all details on the entry form
- Car registration papers
- Any other documents as required by the Organiser.

10.2 Timetable

11. Scrutineering, Sealing and Marking

11.1 Scrutineering venue and timetable
11.2 Mud flaps (Appendix J Article 252.7.7)
11.3 Windows/Nets (Appendix J Article 253.11)
11.4 Driver's safety equipment
11.5 Noise level
11.6 Special national requirements
11.7 Installation of Safety Tracking System

12. Other procedures (To be completed at Organisers discretion).

12.1 Ceremonial start procedure and order
12.2 Finish procedure (only if different from the Regulations)
12.3 Permitted early check-in
12.4 Super special stage procedure and running order (if applicable)
12.5 Any special procedures / activities including the organisers' promotional activities
12.6 Official time used during the rally
12.7 Re-start after retirement

13. Identification of Officials

14. Prizes

15. Final Checks

15.1 Final checks – who is required to attend from teams and location
15.2 Protest deposit fees
15.3 Appeal deposit fees

Appendix 1 Itinerary

Appendix 2 Reconnaissance schedule

Appendix 3 Names and photographs of CROs and their schedules

Appendix 4 Decals and positioning of supplementary advertising

Appendix 5 Extracts from FIA Appendix L relating to overalls, helmets and any other safety requirements

Appendix 6 FIA Safety Tracking Device - Installation and Operation instructions

Appendices 7, 8, etc. Items at the organisers' discretion.

2. ADDITIFS

Les additifs sont définis à l'Article 2.2 du présent règlement.

Ils peuvent être publiés soit :

- jusqu'au début des vérifications administratives avec l'approbation de la FIA. Exceptionnellement, des modifications relatives à l'itinéraire du rallye ou au programme des reconnaissances, par rapport à ce qui avait été approuvé au moment de la délivrance des visas, peuvent être apportées par l'organisateur. La FIA doit néanmoins en être informée.
ou
- par les Commissaires Sportifs pendant toute la durée de la compétition. Toutefois, des additifs détaillant des modifications de l'itinéraire du rallye peuvent être publiés par le Directeur de Course. Néanmoins, de telles modifications doivent être communiquées aux Commissaires.

Les additifs doivent être numérotés et datés (date et heure d'affichage). Ils devront être imprimés sur du papier jaune et publiés sur le/les panneau(x) d'affichage officiel(s), simultanément sur le site Web du rallye.

Dans la mesure du possible, il est recommandé d'informer les concurrents par voie électronique de la publication d'un bulletin.

Les concurrents (ou membres de l'équipage) doivent accuser réception de tout additif par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible pendant le déroulement du rallye.

2. BULLETINS

Bulletins are defined in Article 2.2 of these regulations.

They may be issued either:

- By the organisers, up to the commencement of administrative checks with the approval of the FIA. Exceptionally, modifications to the itinerary or to the reconnaissance programme, as approved at the time of Visa issue, may be made by the organiser. Nevertheless, such modifications must be advised to the FIA
or
- By the Stewards throughout the competition. However, bulletins detailing modifications to the itinerary may be issued by the Clerk of the Course. Nevertheless, such modifications must be advised to the Stewards.

Bulletins must be numbered and dated (dated and posting time). They shall be printed on yellow paper and published on the official notice board(s) and simultaneously on the event website.

Where possible, notifying competitors electronically of publication of a bulletin is recommended.

The competitors (or crew members) must confirm receipt thereof by signature, unless this is materially impossible during the running of the rally.

3. GUIDE DU RALLYE

Guide du Rallye 1

Publié sur le site Internet officiel de chaque rallye au moins 4 mois avant le début du rallye. L'objectif est de fournir aux concurrents potentiels suffisamment d'informations pour qu'ils puissent décider de s'engager dans le rallye et faire des réservations de voyage et d'hôtel.

Une notification (par e-mail) de la publication du GR 1 doit être envoyée :

- aux Constructeurs WRC
- aux concurrents des années précédentes (facultatif)
- à la FIA
- au Promoteur WRC
- aux délégués FIA
- aux représentants des séries annexes (s'il y a lieu)
- aux manufacturiers de pneus
- au fournisseur de carburant
- au fournisseur des systèmes de Chronométrage et de Suivi de la FIA
- à d'autres personnes sur demande

Guide du Rallye 2

L'objectif est de rassembler tous les documents de travail en un seul document électronique ou papier destiné aussi bien aux médias qu'aux officiels ou aux concurrents. Toute information nouvelle et/ou complémentaire par rapport au Guide du Rallye 1 devrait être clairement signalée.

Publié au format électronique et distribué immédiatement après la clôture des engagements (4 semaines avant le début du rallye) aux personnes figurant sur la liste du GR1 plus :

- à tous les concurrents
- à tous les médias accrédités FIA permanents

RG1 - 4 mois avant le Rally
SR - 2 mois avant le Rally
RG2 - 1 mois avant le Rally

3. RALLY GUIDE

Rally Guide 1

Published on the official website of each rally at least 4 months before the start of the rally. The concept is to provide potential competitors with sufficient information to enter the rally and make travel bookings and hotel reservations.

Notification (by email) of the publication of RG1 should be sent to:

- WRC Manufacturers
- Competitors from previous years (optional)
- FIA
- WRC Promoter
- FIA Delegates
- Support series representatives (if applicable)
- Tyre manufacturers
- Fuel supplier
- FIA Timing & Tracking supplier
- Others on request

Rally Guide 2

The concept is to have all rally paperwork in one electronic or printed document whether for media, officials or competitors. Any new and/or supplementary information from Rally Guide 1 should be clearly identified.

Published as an electronic document and distributed immediately after the close of entries (4 weeks before the start of the rally) to the list as for RG1 plus:

- All competitors
- All permanent FIA-accredited media

RG1 - 4 months before Rally
SR - 2 months before Rally
RG2 - 1 month before Rally

CONTENU				
Art.	**Rubriques et sous-rubriques**	**GR1**	**RP**	**GR2**
1	**Présentation / bienvenue**			
	Présentation des officiels, du Président, etc.	X	-	X
	"Ce document n'a pas de valeur règlementaire – à titre informatif uniquement"	X	-	X
2	**Coordonnées des personnes à contacter**			
	a) Coordonnées permanentes de l'organisation	X	X	-
	Adresses postales et visiteurs, téléphone et fax	X	X	-
	Adresses de courrier électronique et web	X	X	-
	Principaux contacts	X	X	-
	b) Coordonnées PC du Rallye	-	X	-
	Adresse, téléphone et fax	-	X	-
	Heures d'ouverture du bureau du rallye	-	X	-
	c) Coordonnées Centre Médias	X	-	-
3	**Programme et délais à respecter**			
	a) Programme avant la semaine du rallye	X	X	X
	b) Programme durant la semaine du rallye	X	X	X
4	**Informations concernant les engagements**			
	Titres pour lesquels le rallye compte		X	-
	Liste des droits d'engagement		X	-
	Packages d'engagement pour équipes non-inscrites FIA		X	-
5	**Parc(s) d'assistance et zones de montages des pneu éloignées s'il y a lieu**			
	Informations sur le(s) parc(s) d'assistance, etc.		-	X
	Installations disponibles au parc d'assistance		-	X
	Contenu du parc d'assistance - Voir liste en fin d'Annexe		-	X
	Exigences en matière d'environnement			X
6	**Poste radio émetteur-récepteur**			
	Procédure de demande	X	-	-
	Coordonnées de la personne / autorité en charge	X	-	X
7	**Carburant / Pneumatiques**			
	Informations sur les exigences/disponibilités		-	X
8	**Importation des véhicules et pièces détachées**			
	Lois nationales / formalités douanières / agents		-	X
9	**Hélicoptères**			
	Procédure d'inscription / informations sur les sociétés de location		-	X
10	**Modalités d'accueil**			
	Coordonnées des personnes / société chargée de l'accueil		-	X
11	**Hôtels / réservation de chambres**			
	Liste d'hôtels		-	X
	Coordonnées pour les réservations		-	X
12	**Reconnaissances**			
	Suivi GPS (points de distribution et de restitution)		X	X
13	**Vérifications techniques / plombage et marquage**		X	X
	Date, lieu et horaires (temps individuels dans l'Additif)		-	X
	Préparations à effectuer avant de présenter la voiture aux vérifications techniques		X	X
	Points de distribution / retour pour le FIA système de suivi pour la sécurité		X	X
	Vérifications techniques finales			
14	**Mise au point**			
	Généralités et horaires (emplacement, longueur de l'épreuve, distance jusqu'au parc d'assistance, etc. in GR2)		X	X
15	**Procédure de départ**			
	Programme et instructions		X	X
16	**Procédure d'arrivée**			
	Programme et instructions		X	X
17	**Activités RP**			
	Spectacles pendant le rallye, etc.		-	X

CONTENT				
Art.	**Headings and Subheadings**	**RG1**	**SR**	**RG2**
1	**Introduction / welcome**			
	Introduction from top officials, chairperson, etc	X	-	X
	"This document has no regulatory power – for information only"	X	-	X
2	**Contact details**			
	a) Permanent contact details	X	X	-
	Postal and visitors' addresses, phone	X	X	-
	E-mail and internet addresses	X	X	-
	Key officials	X	X	-
	b) Rally HQ contact details	-	X	-
	Address, phone	-	X	-
	Rally office opening hours	-	X	-
	c) Media contact details	X	-	-
3	**Programme and critical deadlines**			
	a) Schedule before the rally week	X	X	X
	b) Schedule during the rally week	X	X	X
4	**Entry details**			
	Titles for which the rally counts	X	X	-
	List of entry fees	X	X	-
	Entry packages for non-FIA registered teams	-	X	X
5	**Service park(s) and Tyre Fitting Zones if applicable**			
	Information about the service park(s), etc			
	Facilities at service park	X	-	X
	Service park content – see list at the end of this	X	-	X
	Appendix		-	X
	Environmental requirements			X
6	**Two-way radio**			
	Application procedure	X	-	-
	Contact details to person / authority in charge	X	-	X
7	**Fuel / Tyres**			
	Information on requirements /availability	-	X	-
8	**Import of vehicles and spare parts**			
	National laws / customs clearance / agents	X	-	-
9	**Helicopters**			
	Registration procedure / information on hire companies	X	-	X
10	**Hospitality arrangements**			
	Contact details for person/company in charge of hospitality arrangements	X	-	X
11	**Hotel / accommodation reservation**			
	List of hotels	X	-	X
	Contact details for reservations	X	-	X
12	**Reconnaissance**			
	GPS tracking (distribution and collection points)	-	X	-
13	**Scrutineering, sealing and marking**			
	Date, place and time-windows (individual times in bulletin)	-	X	-
	Preparations to be made before the car is brought to scrutineering	-	X	-
	Collection / return points for FIA safety tracking system	-	X	-
	Final scrutineering	-	X	-
14	**Shakedown**			
	General info & times (location, stage length, distance to service park, etc. in RG2)	-	X	X
15	**Start procedure**			
	Programme and instructions	-	X	-
16	**Finish Procedure**			
	Programme and instructions	-	X	-
17	**PR activities**			
	Rally shows etc		-	X

18	**Médias**			
	Coordonnées avant le rallye		-	X
	Procédure d'accréditation / critères et délais		-	X
	Bureau d'accréditation – emplacement et heures d'ouverture		-	X
	Salle de presse – emplacement et heures d'ouverture		-	X
	Conférences de presse – heure et emplacement		X	X
	Coordonnées médias des équipes		-	X
	Couverture médiatique escomptée (TV & radio, horaires, chaînes et fréquences)		-	X
19	**Services médicaux et de sécurité**			
	Numéro de téléphone d'urgence		-	X
	Numéros de téléphone pour :		-	X
	- Hôpitaux de la région		-	X
	- Police		-	X
	- Service de remorquage		-	X
	- Pharmacies		-	X
20	**Liste des informations et services utiles**			
	Climat		-	X
	Fuseau horaire		-	X
	Société de sécurité		-	X

ANNEXES
Note : Le format des Annexes est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

Rubriques	**GR1**	**RP**	**GR1**
Itinéraires			
Toutes les Etapes		X	X
Itinéraire comparé aux années précédentes		-	X
Programme des reconnaissances		X	X
Cartes (format A4)			
Aperçu Cartes (chaque Etape)		-	X
Cartes pour chaque épreuve et pour les reconnaissances		-	O
Carte pour la mise au point ("Shakedown"), s'il y a lieu		-	X
Plans des villes concernées (emplacement du PC, du parc d'assistance, des hôpitaux, etc.)		-	X
Road Books ou cartes de la région, de la ville, diagrammes explicatifs			
De l'aéroport au parc d'assistance		-	X
Du PC au parc d'assistance		-	X
Du parc d'assistance à la mise au point		-	X
De la mise au point au parc d'assistance		-	X
Du PC à la zone des vérifications techniques		-	X
Du parc d'assistance aux vérifications techniques		-	X
Du parc d'assistance aux zones de ravitaillement éloignées/supplémentaires (s'il y a lieu)		-	X
Du parc d'assistance aux zones de montage des pneus (s'il y a lieu)		-	X
Du PC au centre médias (s'il y a lieu)		-	X
Dessins et agencements			
Zone des vérifications techniques et contrôle du niveau de bruit		-	X
TFZ (s'il y a lieu)		-	X
PC du rallye		-	X
Zone de départ		-	X
Zone d'arrivée		-	X
Dessin parc d'assistance		-	X

* Détails complets du Règlement Particulier à l'Annexe II-1

18	**Media**			
	Contact before the rally	X	-	X
	Accreditation procedure / criteria and deadline	X	-	X
	Accreditation desk – location and opening hours	-	X	X
	Media room – location and opening hours	-	X	X
	Press Conferences – time and location	-	X	X
	Teams' media contacts	-	-	X
	Expected media coverage (TV & radio, times, channels and frequencies)	-	-	X
19	**Medical and Safety Service**			
	Emergency number	-	-	X
	Telephone numbers for:	-	-	X
	- Hospitals in the area	-	-	X
	- Police	-	-	X
	- Towing service	-	-	X
	- Pharmacies	-	-	X
20	**List of useful facts and services**			
	Climate		-	X
	Time zone		-	X
	Security companies		-	X
			-	

APPENDICES
Note: Format of Appendices is at the discretion of the organiser.

Headings	**RG1**	**SR**	**RG2**
Itineraries			
All Sections		X	X
Itinerary compared with previous years		-	X
Recce schedule		X	X
Maps (A4 format)			
Overview Maps (each Leg)		-	X
Special stage maps and recce maps		-	O
Shakedown map,(if applicable)		-	X
Relevant cities / towns (showing HQ, service park, hospitals etc)		-	X
Road books or regional maps, town maps, diagrams to explain how to travel			
From airport to HQ		-	X
Between HQ and service park		-	X
From service park to Shakedown		-	X
From Shakedown to service park		-	X
Between HQ and scrutineering		-	X
Between service park and scrutineering		-	X
Between service park and remote / additional refuel zones (if any)		-	X
Between service park and tyre fitting zone (if any)		-	X
Between HQ and media centre (if applicable)		-	X
Drawings and layouts			
Scrutineering & noise check area		-	X
Safety box installation		-	X
TFZ (if applicable)		-	X
Rally HQ		-	X
Starting area		-	X
Finish area		-	X
Service Park drawing			

* Supplementary Regulations fully detailed in Appendix II-1

Les organisateurs peuvent envisager d'utiliser des formulaires pour les points suivants :

- Réservation de chambres d'hôtels / hébergement
- Installations de parcs d'assistance
- Accréditation Médias
- Inscription pour les reconnaissances
- Commande de matériel supplémentaire
- Demande de poste radio émetteur-récepteur (s'il y a lieu)
- Formulaire de dédouanement (s'il y a lieu)

Liste de contrôle pour le contenu du parc d'assistance :

- CH d'entrée / CH de sortie (avec numéros)
- Parc fermé (inlcus P.F. pour nouveau depart conformement a l'Art. 54 s'il y a lieu)
- Zone technique
- Zone de marquage des pneus
- Aire de ravitaillement (si non éloignée)
- Conditions environnementales
- Entrée et sortie des véhicules du parc d'assistance (assistance et concurrents)
- Emplacement des services d'urgence, d'incendie, du centre médical, etc.
- Aire de stationnement pour les véhicules auxiliaires
- Aire de stationnement pour la presse et les VIP
- Parking spectateurs
- Bureau du rallye / centre d'informations
- Toilettes publiques
- Approvisionnement en eau
- Dépôt(s) d'ordures
- Site d'atterrissage pour hélicoptères

Organisers may consider use of forms for the following:

- Hotel / accommodation reservation
- Service park facilities
- Media accreditation
- Recce registration
- Additional material order
- Two-way radio form (if applicable)
- Customs clearance form (if applicable)

Check list for Service Park plans:

- TC in / TC out (with numbers)
- Parc fermé (including PF for re-start under Art. 54 where applicable)
- Technical zone
- Tyre marking zone
- Refuel area (if not remote)
- Environmental requirements
- Vehicles in and out of SP (Service and Competitor)
- Position for emergency service, fire brigade medical centre, etc
- Auxiliary parking areas
- Press and VIP parking areas
- Spectator parking
- Rally office / information centre
- Public toilets
- Water supply
- Rubbish area(s)
- Helicopter pad

4. EXEMPLES DE PRESENTATION D'ITINERAIRE

4.1. MISE AU POINT

Shakedown	INSERT DATE				Sunrise 07:00 Sunset 19:00	Version 1.0 Insert Date
TC/SS	LOCATION	SS Dist.	Liaison Dist.	Total Dist.	Target Time	First Car Due
	Service Park					
TCSD	Shakedown		8.64	8.64		08:56
SD	***Shakedown NAME***	***6.86***				***09:01***
	Service Park NAME		12.64	19.50		
	SD Totals	6.86	21.28	28.14		

SD

4.2. ESS EN OUVERTURE DU RALLYE

Start (Section 1)	INSERT DATE				Sunrise 07:00 Sunset 19:00	Version 1.0 Insert Date
TC/SS	LOCATION	SS Dist.	Liaison Dist.	Total Dist.	Target Time	First Car Due
0	Start (Town A)					18:15
RZ 1	Refuel – All Competitors	(2.06)	(24.98)	(27.04)		
1	Distance to next refuel		10.49	10.49	00:25	18:40
SS1	***SSS (Insert Name)***	***2.06***				***19:00***
1A	Parc Ferme IN		14.49	16.55	00:30	19:30
	Overnight Regroup					
Re-Start (Section 2,3)	INSERT DATE				Sunrise 07:00 Sunset 19:00	Version 1.0 Insert Date
TC/SS	LOCATION	SS Dist.	Liaison Dist.	Total Dist.	Target Time	First Car Due
1B	Parc Ferme OUT – SV IN					06:00
	Service A – INSERT NAME	(2.06)	(24.98)	(27.04)	00:15	
1C	Service OUT					06:15
RZ 2	Refuel – All Competitors Distance to next refuel	(50.68)	(99.16)	(149.84)		

Section 1

Section 2

NOTES
- Les encadrés indiquant les visites au parc d'assistance et aux zones d'assistance éloignées doivent être délimités par un trait noir épais et, en cas d'impression couleur, colorés en bleu clair.
- Les encadrés indiquant les regroupements ou autres activités de CH doivent être délimités par un trait noir fin, sans remplissage.
- Les encadrés indiquant un ravitaillement doivent être délimités par un trait noir fin et colorés en jaune.
- Les encadrés indiquant les totaux pour les distances des sections avant un regroupement pour la nuit ou la Fin du Rallye doivent être délimités par un trait noir fin et colorés en gris clair.
- Toutes les visites au parc d'assistance portent la lettre A, B, C, etc.
- Le CH 0 est toujours le départ de la partie compétitive du rallye. Une cérémonie de départ "indépendante" n'est pas considérée comme CH 0.
- Les numéros de section doivent être indiqués dans la marge à droite.

4. EXAMPLES OF LAYOUT OF ITINERARY

4.1. SHAKEDOWN

4.2. SSS TO START THE RALLY

NOTES
- Boxes showing visits to service park and remote service zones should have a thick black surround and, when printed in colour, a light blue infill shade.
- Boxes showing regroups or other TC activities should have a thin black surround and no infill shade.
- Boxes showing any refuel should have a thin black surrounding and a yellow infill shade.
- Boxes showing section distances before an overnight regroup and End of Rally total figures should have a thin black surrounding and a light grey infill shade.
- All visits to the service park carry a letter A, B, C etc.
- TC 0 is always the start of the competitive element of the rally. A 'stand-alone' Ceremonial Start is not considered as TC 0.
- Note section numbers in right hand margin.

4.3. ASSISTANCE TYPE DURANT UN JOUR

TC 4			22,88	43,56	0:53	09:54
SS 4	***Nyckelvattnet 1***	***18,94***				***09:57***
TC 4A	Regroup and Technical Zone IN		48,28	67,22	1:17	11:14
TC 4B	Regroup OUT/Service IN				0:15	11:29
	Service B (Torsby)	**(60,88)**	**(195,23)**	**(256,11)**	**0:40**	
TC 4C	Service OUT					12:09

NOTES
Dans l'exemple, les vérifications techniques sont effectuées dans le REGROUPEMENT (Article 2.18). Lorsqu'il n'y a pas de regroupement, il devrait y avoir une zone technique de 3 minutes avant l'entrée du parc d'assistance.

4.3. TYPICAL SERVICE DURING A DAY

NOTES
In the example, technical checks are carried out within the REGROUP (Article 2.18). When there is no regroup involved, there should be a 3 minute Technical Zone before the service park entrance.

4.4. ZONE DE MONTAGE DES PNEUS ET RAVITAILLEMENT

4.4. TYRE FITTING ZONE & REFUEL

SUNDAY 26 JANUARY 2020							
TC	LOCATION	SS km	Liaison km	Total km	Target time	First car due	
12E	Parc Fermé OUT - Tyre Fitting Zone IN		0.00	0.00		06h34	
	Tyre Fitting Zone (Monaco)						
12F	Tyre Fitting Zone OUT		0.13	0.13	0h15	06h49	
	Remote Refuel (FIA Fuel) - Nice	**R.Z.10**	**(32,37)**				
	Distance to next refuel	**(31,77)**	**(51,36)**	**(83,13)**			
13	La Bollène-Vésubie		69.63	69.63	1h25	08h14	SECTION 6
SS 13	***La Bollène-Vésubie - Peïra Cava 1***	***18,41***				***08h17***	
14	La Cabanette		3.39	21.80	0h45	09h02	
SS 14	***La Cabanette - Col de Braus 1 (Live TV)***	***13.36***				***09h08***	
	Remote Refuel (FIA Fuel) - L'Escarène	**R.Z.11**	**(10,71)**				
	Distance to the end of the rally	**(31,77)**	**(76,93)**	**(108,70)**			
15	La Bollène-Vésubie		43.93	57.29	1h44	10h52	

NOTES
- "RZ2" signifie zone réservée aux utilisateurs du carburant FIA uniquement.
- Voir Article 61.1.2 sur le nombre de zones de ravitaillement par jour.

NOTES
- "RZ2" means the area reserved for FIA fuel users only.
- See Article 61.1.2 on the number of Refuelling zones per day.

4.5 FLEXI-ASSISTANCE TYPE AVANT UN REGROUPEMENT POUR LA NUIT

4.5 TYPICAL FLEXI-SERVICE BEFORE AN OVERNIGHT REGROUP

Section 5

SS13	***Vesuvius 2***	***22.80***				***16:35***
13A	Parc Fermé & Technical Zone **IN**		50.68	73.48	01:25	18:00
13B	Parc Fermé **OUT** - Flexi Service **IN**				00:10 (min)	
	Flexi Service F (Football Stadium)	**(72.59)**	**(161.06)**	**(233.65)**	**00:45**	
13C	Flexi Service **OUT** - Parc Fermé **IN**					
	All cars must be returned to Parc Fermé no later than					21:00
	Saturday totals	**145.18**	**322.12**	**467.30**		

Les installations de la flexi-assistance sont utilisées principalement par les équipes des pilotes prioritaires qui ont un nombre restreint de mécaniciens. La méthode pour calculer la fenêtre de la flexi-assistance dans laquelle toutes les voitures doivent être rentrées au Parc Fermé est : Le temps prévu pour le dernier concurrent à l'assistance ENTREE + le retard maximum de 30 min. + le temps d'assistance de 45 min. + le "filet de sécurité" de 15 min. Il faut tenir compte de l'exigence concernant la disponibilité du carburant FIA, notamment pour les concurrents "reprenant le départ" du rallye, et du programme de ravitaillement après le regroupement pour la nuit.
Les procédures spéciales pour les pilotes P1 telles que stipulées à l'Article 59.2 du présent Règlement doivent être observées

The flexi-service facility is used principally by priority driver teams who have a restricted number of mechanics. The method of calculating the flexi-service window in which all cars must be returned to Parc Fermé is: The scheduled due time of the last competitor at Service IN + 30' maximum lateness + 45' service time + 15' 'safety net'. Consider the requirement for FIA fuel availability, especially for competitors 're-entering' the rally, and the refuel schedule after the overnight regroup.
The special procedures for P1 and P4 drivers as stipulated in Article 59.2 of these Regulations must be observed.

4.6. FIN TYPE D'UN RALLYE

4.6. TYPICAL END OF RALLY

Section 7

23B	Arpenaz Regroup OUT				0:45	11:06
24	Arpenaz		1:36	1:06	0:05	11:11
SS 24	***El Brinco - Wolf Power Stage***	***9.64***				***11:18***
24A	Tech Zone IN		33.82	43.48	1:10	12:28
24B	Tech Zone OUT - Service H IN				0:10	12:38
SP-H	**Rally Campus Service Park**	**(56.01)**	**(65.62)**	**(121.63)**	**0:10**	
24C	Service H OUT - Finish Area IN					12:48
	Finish Podium		(0.99)	(0.99)		14:00
	Parc Fermé		(1.55)	(1.55)		
	Sunday Totals	**56.01**	**65.62**	**121.63**		

Version 2.1 Mx20

TOTALS OF THE RALLY					
DAY	**S.S.**	**Liaison**	**Total**		**%**
Thursday March 12th	2.24	136.83	139.07		2%
Friday March 13th	132.66	261.17	394.03	% of Special Stages	34%
Saturday March 14th	133.74	170.78	304.52		44%
Sunday March 15th	56.01	65.62	121.63		46%
Total	**324.65**	**634.40**	**959.25**		**34%**

NOTES

* Prévoir du temps supplémentaire dans les secteurs de liaison si nécessaire pour toute présentation TV à la fin d'une spéciale.

** % = le pourcentage de la distance totale des épreuves spéciales.

Un tableau tel que ci-dessus devrait figurer à la dernière page de l'itinéraire.

NOTES

* Allow for extra time in road section for any TV presentation at end of stage.

** % = the percentage of the total distance of special stages.

A table as above should conclude the final itinerary page.

5. ROAD BOOK

CONTENU ET PRESENTATION

- Le Road Book doit être disponible en version digitale au moins 4 semaines avant le début du rallye.

- Les intitulés seront en anglais et/ou facultativement la langue nationale.

- Il peut y avoir un Road Book pour tout le rallye ou un Road Book différent pour les Sections appropriées, ce qui est recommandé. Si différents Road Book sont utilisés, il doit y avoir un moyen facile de les distinguer.

- L'itinéraire de l'ensemble du rallye doit apparaître dans chaque Road Book.

- Une page contenant tous les symboles utilisés doit figurer au début du Road Book.

- Lorsqu'un parcours de rallye est répété (c.-à-d. 2 boucles identiques), les organisateurs sont encouragés à faire des économies en imprimant un jeu commun d'instructions de parcours. Dans ce cas, chaque intitulé de page doit comprendre les différents numéros de CH, épreuves spéciales et sections. La mention "revenir à la page X" doit être clairement indiquée pour le second passage.

- Il n'est pas nécessaire de fournir des plans répétitifs des agencements des parcs d'assistance pour chaque visite. Toutefois, de tels plans sont importants en cas de modification de l'emplacement d'un CH. Chaque Road Book devrait comprendre au moins un plan de parc d'assistance.

- Les plans d'agencement des points de ravitaillement éloigné, des zones de montage des pneus devraient être inclus, s'il y a lieu.

- Les instructions de parcours pour l'épreuve de mise au point, la boucle "retour au départ" (s'il y a lieu) et les secteurs de liaison de / vers le parc d'assistance.

- Les parcours alternatifs pour chaque jour doivent être inclus dans une section à la fin du road book correspondant à chaque jour.

- Des instructions pour le tripmaster – une référence croisée à la distance GPS doit être incluse.

- Le temps alloué pour chaque section devrait être exprimé en heures et minutes.

- Autres exigences :
• Formulaire d'abandon
• Formulaire de renseignements
• Procédure en cas d'accident (voir WRC Article 53.3 and 53.4).

- Le Road Book sera de format A5 et doit être relié sur la gauche par une reliure en métal ou toute autre reliure solide capable d'une ouverture à 360°.

- L'impression devrait être recto verso, auquel cas un papier d'une épaisseur de 90 g/m2 ou plus doit être utilisé.

- L'impression se fera sur papier blanc uniquement, il n'y a pas besoin de distinguer entre épreuves spéciales et secteurs de liaison, cette distinction étant obtenue en grisant la colonne "Direction" (voir modèle). Pour les parcours de remplacement, du papier d'une couleur différente peut être utilisé.

- Les cartes de chaque épreuve spéciale incluront :
- une échelle
- la direction du Nord
- le parcours de reconnaissance
- un parcours de remplacement
- l'emplacement du départ/de l'arrivée et tous les points SOS

- Une nouvelle page est obligatoire pour le départ de chaque secteur de liaison ou épreuve spéciale. Une nouvelle page depuis le Point Stop après une épreuve spéciale n'est pas nécessaire car il s'agit d'une continuation sur le même secteur de liaison (voir modèle).

- Lorsqu'un secteur de liaison est suivi par une épreuve spéciale, le

5. ROAD BOOK

CONTENT & DESIGN

- The road book must be available digitally at least 4 weeks before the start of the rally.

- Headings shall be in English and/or the national language (optional).

- There may be one book for the entire rally or a different book for each appropriate Section, which is recommended. If different books are used, there should be an easy method of distinction.

- The itinerary for the entire rally must appear in each road book.

- A page of all the symbols used must appear in the front of the road book.

- When a rally route is duplicated (i.e. 2 identical loops) organisers are encouraged to economise by printing one common set of route instructions. In this case, each page heading must include the different TC's, stage and section numbers. Clear reference must be made to 'return to page X' for the second passage.

- Repeated plans of service park layouts for each visit are not necessary. However plans are important when there is a change of TC location. Each road book should include at least one SP plan.

- Layout plans of Tyre Fitting Zones and Remote Refuel points should be included, if applicable.

- Inclusion of route instructions for shakedown, 'return to start' loop (if any) and road sections from/to the service park.

- Alternative routes for each day must be included as a section at the end of the corresponding road book for each day.

- Instructions for tripmeter cross-reference to GPS distance must be included.

- The time allowed for each section should be expressed in hours and minutes.

- Other requirements:
· Retirement form
· Enquiry form
· Accident procedure (see WRC Article 53.3 and 53.4).

- The road book shall be A5 size and bound on the left side with a metal or other suitably strong binding capable of 360° opening.

- Printing should be double-sided, with a paper of thickness of 90 gsm or greater.

- Printing shall be on white paper. There is no requirement to use colour to distinguish between special stages and road sections, this being achieved by a shading of the "Direction" column (see example).

Alternative routes may use paper of a different colour.

- Individual stage maps shall include:
· A scale
· The direction North
· Reconnaissance route
· Alternate route
· Location of start/finish and all emergency vehicle points.

- A new page is required for the start of each road section or special stage. A new page from the stop point after a special stage is not necessary, this being a continuation on the same road section (see example).

- Where a road section is followed by a special stage, the diagram

diagramme illustrant le départ de l'épreuve spéciale doit également être indiqué à la fin du secteur de liaison dans la case 1.

- Lorsque la distance partielle entre deux intersections est inférieure à 200 mètres, la ligne horizontale entre les cases n'est pas nécessaire EXCEPTE entre le CH et le départ de l'ES.

- La ligne verticale épaisse entre les colonnes "Direction" et "Information" doit être remplie en noir lorsque le revêtement de la route est du gravier et laissée en blanc s'il s'agit d'asphalte ou d'une surface stabilisée. La ligne sera constituée de chevrons noirs/blancs là où les zones HEV sont définies.

- Le numéro de l'épreuve spéciale sera placé sur le côté de la page pour faciliter la localisation de l'ES. Lorsque le texte est imprimé recto verso, le numéro doit se trouver sur le bord extérieur, c'est-à-dire opposé au bord relié. Le numéro ne devra apparaître que sur les pages concernant l'épreuve spéciale.

- Tous les points SOS et les points d'ambulance doivent être indiqués par les symboles appropriés.

- L'emplacement GPS du départ et de l'arrivée de chaque épreuve spéciale et des parcs de regroupement et d'assistance doit être indiqué. Les références doivent être exprimées en degrés, minutes ET DECIMALES de minutes, par exemple 139° 36. 379'.

- Il ne pourra y avoir plus de 6 instructions par page.

- Des photographies ou des diagrammes d'emplacements de contrôles peuvent être inclus.

- Les numéros des routes seront inclus, s'il y a lieu.

- Des flèches d'une épaisseur différente devraient être utilisées pour indiquer les routes principales / secondaires et non la direction à prendre.

AUTRES INFORMATIONS UTILES

• Il est recommandé d'indiquer les coordonnées tripmaster sur les dessins des longues intersections, tels que les ronds-points.

• Sur les secteurs de liaison, il est utile d'indiquer aux intersections la direction à prendre pour rejoindre / quitter les ES.

• Une liste d'hôpitaux/centres médicaux

• Les numéros de téléphone du PC du rallye et des services d'urgence

• Les numéros des cases des ES du Road Book placés sur le parcours

. Marquer l'emplacement des toilettes et des poubelles sur le parcours du rallye (cases du road book).

• Une feuille récapitulative des temps du concurrent

• Indication de la distance partielle jusqu'à la prochaine intersection au bas de chaque page (notamment lorsque les intersections se succèdent rapidement).

illustrating the start of the special stage must also be shown at the end of the road section as Box 1.

- When the partial distance between two junctions is less than 200 metres, the horizontal line between the boxes is not needed EXCEPT between TC and SS start.

- The thick vertical line between the "Direction" and "Information" columns shall be in-filled in black where the road surface is gravel and left blank (white) where the surface is tarmac or sealed. The line shall be black/white chevrons where HEV Zones are defined.

- The number of the special stage shall be placed on the side of the page to enable easy location of the stage. When printing is double-sided this number should be on the outside edge i.e. opposite the bound edge of the page. The number must appear only on pages relating to the special stage.

- All of the emergency vehicle and ambulance points must be indicated by the appropriate symbols.

- The GPS location of the start and finish of each special stage and of the regroups and service parks must be shown. This shall be expressed in the form of degrees, minutes AND DECIMALS of minutes i.e.: 139° 36.379'.

- There shall be no more than 6 instructions per page.

- Photographs or diagrams of control locations may be included.

- Road numbers shall be included where relevant.

- A variation in the thickness of the direction arrow should be used to indicate a major / minor road, not the direction to be taken.

OTHER USEFUL INFORMATION

· A tripmeter point on long junction drawings, such as roundabouts, is mandatory.

· On road sections, the junctions to or from another SS should be identified.

· List of hospitals / medical centres.

· Telephone numbers for rally HQ and emergency services.

·Road book SS box numbers placed on the route.

.To mark where the organiser place toilets and bins on the rally route (road book boxes).

· A competitor's time record page.

· Advice of the partial distance to the next junction at the base of each page (especially when junctions are in rapid succession).

6. CARNETS DE CONTRÔLE STANDARD DE LA FIA

6.1. GENERALITES

- Un carnet de contrôle distinct doit être délivré au moins pour chaque section.

- Les temps impartis pour parcourir la distance d'un secteur de liaison figureront sur le carnet de contrôle.

- Les heures et les minutes sont toujours indiquées comme suit : 00h00 - 23h59, seules les minutes écoulées seront comptées.

- Les carnets de contrôle pour l'ensemble du rallye devraient être distribués lors des vérifications administratives et ramassés à la fin de chaque section. Les carnets de contrôle utilisés sont ensuite mis à la disposition des équipes qui contrôlent les résultats. Dans l'idéal, un nouveau carnet distinct devrait être utilisé pour l'assistance de fin d'Etape de 45 min. (comme dans l'exemple pour la "Flexi-assistance B").

- Un organisateur peut proposer à la FIA l'utilisation d'un carnet de contrôle électronique à la place d'un système écrit. L'utilisation d'un tel système doit être approuvée par la FIA au préalable.

6.2. PRESENTATION

- Voir l'exemple ci-après.

- La colonne centrale doit être complétée par les officiels et la colonne de droite par les concurrents.

- Le numéro de la voiture précédente est facultatif. Il est utilisé sur plusieurs rallyes pour des contrôles de sécurité. Si cette case est utilisée, elle doit être placée sous la case "heure de départ facultative".

- Taille : 9,9 cm x 21 cm (imprimer 3 carnets de contrôle sur une feuille A4) ou 11 cm x 18,5 cm

- Taille des cases : 1 cm

- Le carnet devrait être réalisé dans un carton de 300 g/m2 ou sur du papier polyester 270 µm (en cas de mauvaises conditions météorologiques). A noter que le papier polyester, bien que résistant à l'eau, ne se plie pas facilement. Une autre solution consiste à réaliser un carnet de contrôle avec une couverture – c.-à-d.- un carton de 22 x 18.5 cm plié avec une couverture pour protéger la partie écrite.

- Lorsqu'il y a de nombreux CH, une impression au verso ou une présentation sur deux colonnes (et repliée vers l'intérieur) peuvent être utilisées.

- La couleur d'impression est libre. Par exemple, un organisateur peut utiliser une couleur d'un commanditaire ou une couleur différente pour chaque section ou simplement du gris et du noir.

6. STANDARD FIA TIME CARDS

6.1 GENERAL

- A separate time card must be issued at least for each section.

- The target time for covering the distance of a road section must appear on the time card.

- Hours and minutes must always be shown as: 00:00 - 23:59, only the minutes which have elapsed will be counted.

- Time cards for the whole rally should be issued at the Administrative Checks and collected at the end of each section. Used time cards then become available for the results teams to check. Ideally a separate new card should be used for end of Section 45' service (as in example for 'Flexi-Service B').

- An organiser may propose to the FIA the use of an Electronic Time Card in place of a written system. The use of such a system must be approved by the FIA before use.

6.2. DESIGN

- See the following sample.

- The centre column is for completion by officials and the right-hand column for completion by competitors.

- Previous car No is optional. It is used by several rallies for safety checking. If this box is used it should be placed under the 'provisional start time' box.

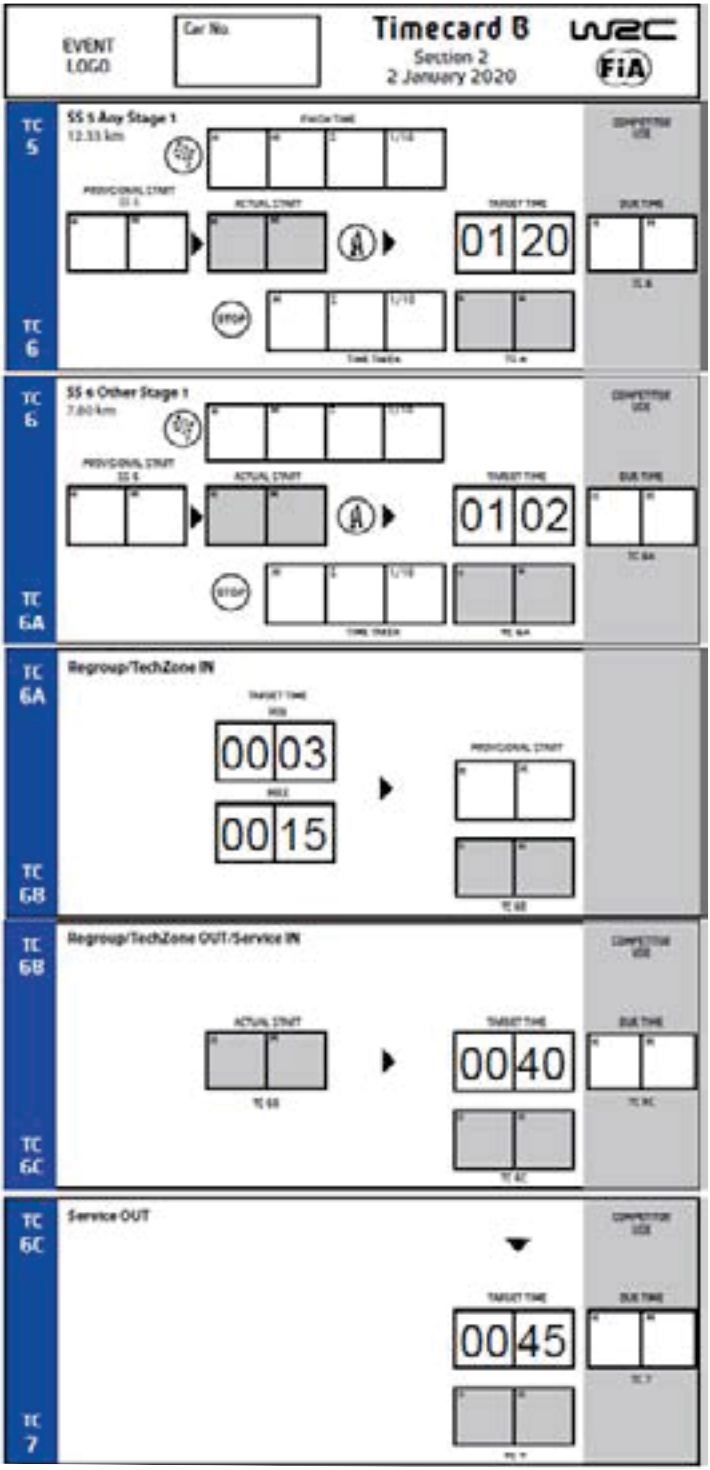
- Size: 9.9 cm x 21 cm (to print 3 time cards from an A4 sheet) or 11 cm x 18.5 cm

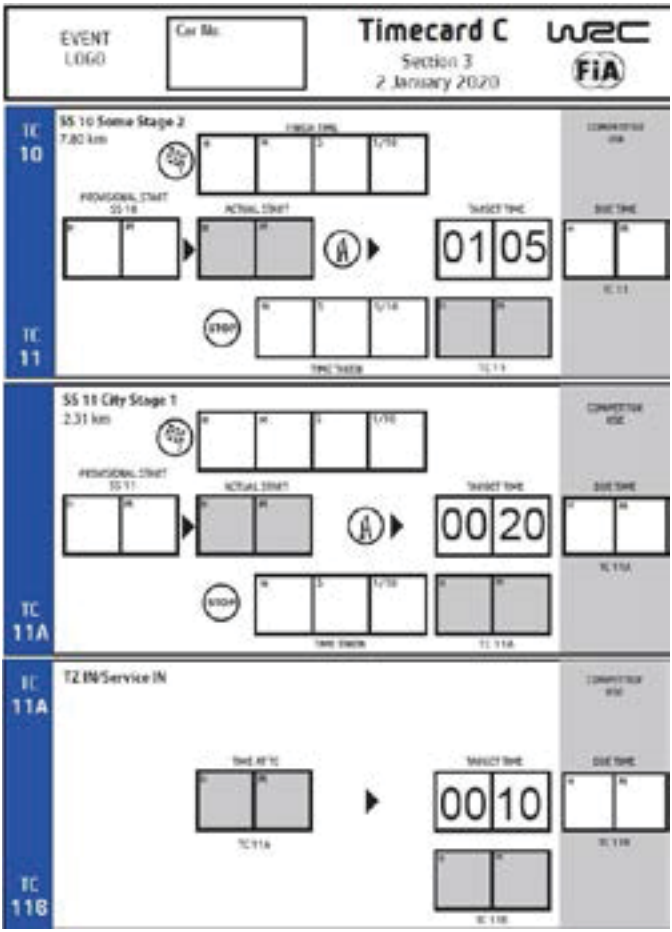
- Boxes size: 1 cm

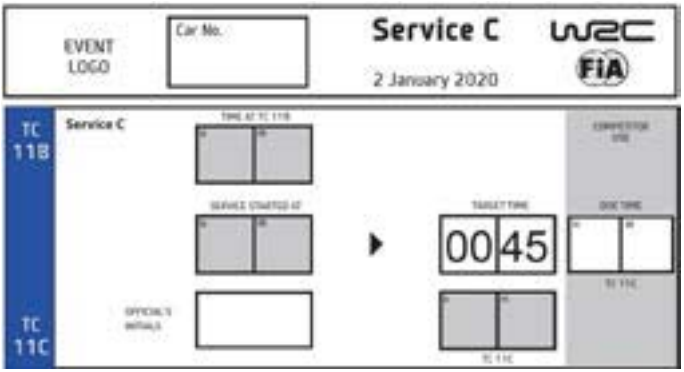
- The card should be at least 300gsm card or 270µm polyester paper (for poor weather conditions). Note that polyester paper, although waterproof, cannot be easily folded. An alternative is to produce a time card with a cover – i.e. a card of 22 x 18.5 cm folded, which has a cover to protect the written area.

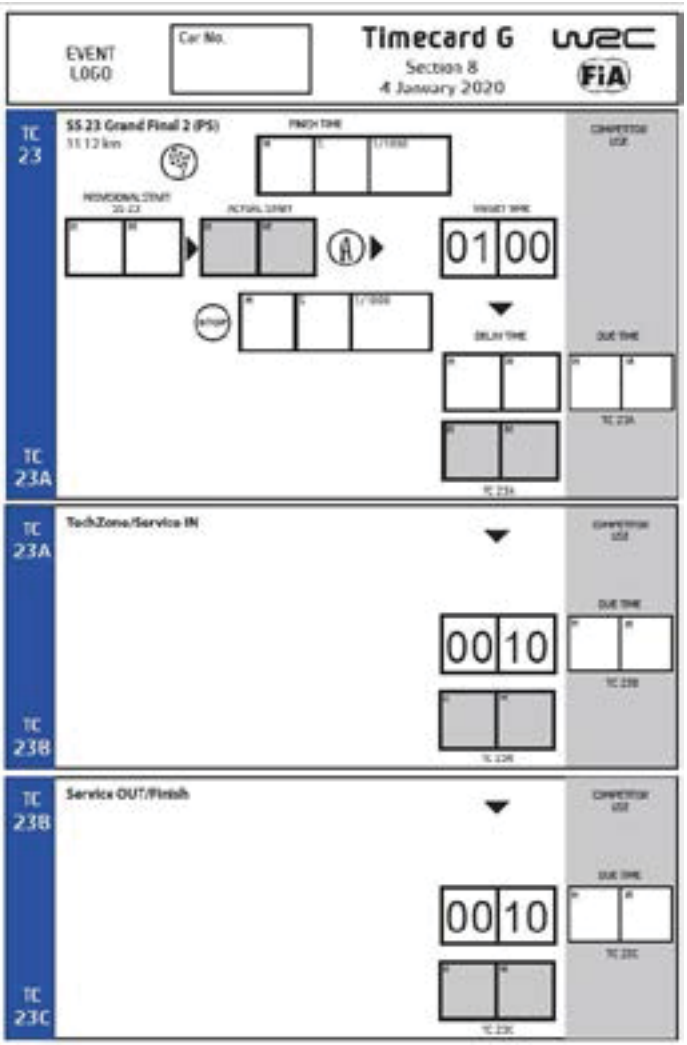
- When many TC's are involved, reverse side printing or use of a side by side (and folded inwards) design may be used.

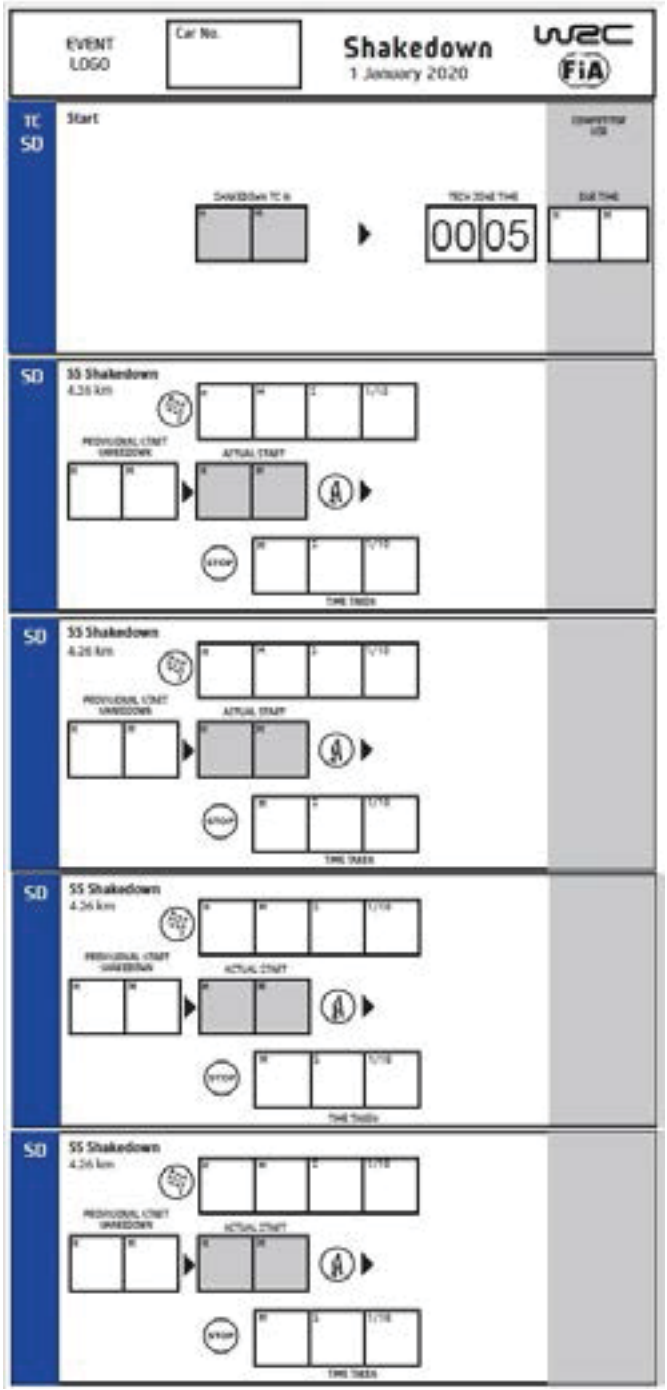
- The printing colour is free. For example, an organiser may use a sponsor's colour, a different colour for each section or simply grey and black.


EVENT LOGO
Car No.
Timecard B
Section 2
2 January 2020
WRC
FIA
TC 5
SS 5 Any Stage 1
12.33 km
TC 6
01 20
TC 6
SS 6 Other Stage 1
7.80 km
TC 6A
01 02
TC 6A
TC 6A
Regroup/TechZone IN
00 03
00 15
TC 6B
TC 6B
Regroup/TechZone OUT/Service IN
00 40
TC 6C
TC 6C
Service OUT
00 45
TC 7


EVENT
LOGO
Car No:
Timecard C
Section 3
2 January 2020
WRC
FIA
TC 10
SS 10 Soma Stage 2
7.80 km
01 05
TC 11
SS 11 City Stage 1
2.31 km
00 20
TC 11A
TC 11A
T2 IN/Service IN
00 10
TC 11B


EVENT
LOGO
Car No.
Service C
2 January 2020
TC
11B
Service C
00 45
TC
11C


EVENT
LOGO
Car No.
Timecard G
Section 8
4 January 2020
TC
23
SS 23 Grand Final 2 (PS)
11.12 km
01 00
TC
23A
TechZone/Service IN
00 10
TC
23B
Service OUT/Finish
00 10
TC
23C


EVENT
LOGO
Car No.
Shakedown
1 January 2020
TC
SD
Start
00
05
SD
SS Shakedown
4.26 km
SD
SS Shakedown
4.26 km
SD
SS Shakedown
4.26 km
SD
SS Shakedown
4.26 km

7. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD

1. CONCURRENTS INSCRITS AUX CHAMPIONNATS WRC, WRC2 ET WRC3

Les Constructeurs, les Constructeurs WRC2 et les concurrents WRC3 qui souhaitent marquer des points doivent s'engager en utilisant le bulletin d'engagement standard électronique de la FIA pour leur championnat, disponible dans leur compte FIA sur

https://registrations.fia.com/rally

2. CONCURRENTS NON INSCRITS AUX CHAMPIONNATS WRC, WRC2 OU WRC3

Tout concurrent non inscrit souhaitant participer à un rallye WRC doit s'inscrire et remplir le bulletin d'engagement électronique de la FIA accessible aux adresses suivantes :

Prière de se référer au règlement particulier du rallye concerné pour connaître la date de clôture des engagements et les conditions d'engagement.

7. STANDARD ENTRY FORM

1. COMPETITORS REGISTERED IN THE WRC, WRC2 AND WRC3 CHAMPIONSHIPS

Manufacturers, WRC2, WRC2 Teams, WRC3, WRC Master Cup competitors who wish to score points, must make their entries by using the FIA electronic standard rally entry form for their championships, available in their FIA accounts at :

https://registrations.fia.com/rally

2. COMPETITORS NOT REGISTERED IN THE WRC, WRC2 OR WRC3 CHAMPIONSHIPS

Any non-registered competitor wishing to take part in a WRC rally must register and fill in the FIA electronic entry form accessible under the following URL :

Rally Name	Dates	URL
Rally Monte-Carlo	28/01	https://registrations.fia.com/wrcmco
Sweden Rally	18/02	https://registrations.fia.com/wrcswe
Rally Kenya	31/03	https://registrations.fia.com/wrcken
Rally Croatia	21/04	https://registrations.fia.com/wrchrv
Rally de Portugal	12/05	https://registrations.fia.com/wrcprt
Rally Italy	02/06	https://registrations.fia.com/wrcita
Rally Poland	30/06	https://registrations.fia.com/wrcpol
Rally Latvia	21/07	https://registrations.fia.com/wrclva
Rally Finland	04/08	https://registrations.fia.com/wrcfin
Rally Greece	08/09	https://registrations.fia.com/wrcgre
Rally Chile	29/09	https://registrations.fia.com/wrcchl
Central Europe	03/10	https://registrations.fia.com/wrcdeu
Rally Japan	24/11	https://registrations.fia.com/wrcjpn

Please refer to the relevant rally supplementary regulations regarding the date of the closing of entries and for the entry conditions.

8. LISTES DES ENGAGES

8.1. PROJET DE LISTE DES ENGAGES

A la clôture des engagements tel qu'indiqué dans WRC Art. 23.2, l'organisateur enverra un projet de liste des engagés dans l'ordre numérique des groupes de priorité à la FIA pour contrôle, avant publication sur le site Web de l'organisateur. La FIA fera part ensuite de tout éventuel commentaire. Après acceptation par la FIA, la liste des engagés pourra être publiée.

La liste des engagés comprendra :
- Le numéro de compétition attribué
- Le nom du concurrent (pas la nationalité)
- Les noms et nationalités des pilote / copilote
- La marque et le modèle de la voiture engagée
- La classe et le groupe de la voiture engagée
- Le statut de pilote prioritaire de la FIA. L'ordre des pilotes non prioritaires est laissé à l'appréciation de l'organisateur.

8.2 LISTES DES PARTANTS

Comme décrit aux l'Art. 41.2 et 41.3 du WRC et à l'Annexe VIII pour le WRC Junior (s'il y a lieu).

8. ENTRY LISTS

8.1. DRAFT ENTRY LIST

Upon the close of entries as in WRC Art. 23.2, the organiser shall send a Draft Entry List in numerical order by priority group to the FIA for checking, prior to publication on the organiser's website. The FIA shall then reply with any comments. After acceptance by the FIA, the Entry List may be published.

This Draft Entry List shall include:
- The allocated competition number
· The Competitor's full name (not nationality)
· Driver's/Co-driver's names and their nationalities
· The make and model of the car entered
· The class and group of the car entered
· The driver's FIA priority status and eligibility, where appropriate. The order of non-priority drivers is left to the organiser.

8.2. START LIST

As described in WRC Art. 41.2, 41.3 and Appendix VIII for the Junior WRC (if applicable).

88e RALLYE AUTOMOBILE MONTE-CARLO

ENTRY LIST (Update of 17.01.2020)

Count	No.	Competitor	Driver Co-Driver	Nat	Car	Class Group	Priority Eligibility
1	8	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	Ott TÄNAK Martin JÄRVEOJA	EST EST	HYUNDAI i20 Coupe WRC	RC1 WRC	P1 M
2	11	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	Thierry NEUVILLE Nicolas GILSOUL	BEL BEL	HYUNDAI i20 Coupe WRC	RC1 WRC	P1 M
3	17	TOYOTA GAZOO RACING WRT	Sébastien OGIER Julien INGRASSIA	FRA FRA	TOYOTA Yaris WRC	RC1 WRC	P1 M
4	33	TOYOTA GAZOO RACING WRT	Elfyn EVANS Scott MARTIN	GBR GBR	TOYOTA Yaris WRC	RC1 WRC	P1 M
5	3	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Teemu SUNINEN Jarmo LEHTINEN	FIN FIN	FORD Fiesta WRC	RC1 WRC	P1 M
6	4	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Gaspenka LAPPI Janne FERM	FIN FIN	FORD Fiesta WRC	RC1 WRC	P1 M
7	9	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	Sébastien LOEB Daniel ELENA	FRA MCO	HYUNDAI i20 Coupe WRC	RC1 WRC	P1 M
8	69	TOYOTA GAZOO RACING WRT	Kalle ROVANPERÄ Jonne HALTTUNEN	FIN FIN	TOYOTA Yaris WRC	RC1 WRC	P1 M
9	44	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Gus GREENSMITH Elliott EDMONDSON	GBR GBR	FORD Fiesta WRC	RC1 WRC	P1 M
11	18	TOYOTA GAZOO RACING WRT	Takamoto KATSUTA Daniel BARRITT	JPN GBR	TOYOTA Yaris WRC	RC1 WRC	P1
11	20	PH SPORT	Mads OSTBERG Torstein ERIKSEN	NOR NOR	CITROEN C3	RC2 RALLY2	P2 WRC2
12	21	HYUNDAI MOTORSPORT N	Nikolay GRYAZIN Yaroslav FEDOROV	RUS RUS	HYUNDAI R5 i20	RC2 RALLY2	P2 WRC2
13	22	HYUNDAI MOTORSPORT N	Ole Christian VEIBY Jonas ANDERSSON	NOR SWE	HYUNDAI R5 i20	RC2 RALLY2	P2 WRC2
14	23	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Adrien FOURMAUX Renaud JAMOUL	FRA BEL	FORD Fiesta Mk8	RC2 RALLY2	P2 WRC2
15	24	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	Rhys YATES James MORGAN	GBR GBR	FORD Fiesta Mk8	RC2 RALLY2	P2 WRC2
16	25	PAULO NOBRE	Paulo NOBRE Gabriel MORALES	BRA BRA	SKODA Fabia	RC2 RALLY2	P2 WRC3
17	26	YOANN BONATO	Yoann BONATO Benjamin BOULLOUD	FRA FRA	CITROEN C3	RC2 RALLY2	P2 WRC3
18	27	ERIC CAMILLI	Eric CAMILLI François-Xavier BURESI	FRA FRA	CITROEN C3	RC2 RALLY2	P2 WRC3
19	28	NICOLAS CIAMIN	Nicolas CIAMIN Yannick ROCHE	FRA FRA	CITROEN C3	RC2 RALLY2	P2 WRC3
20	29	PEDRO	PEDRO Emanuele BALDACCINI	ITA ITA	FORD Fiesta Mk8	RC2 RALLY2	P2 WRC3

9. LISTES DES PARTANTS ET RESULTATS DU RALLYE

Les listes des partants et des résultats peuvent être affichées plus tôt que ce qui est mentionné dans le Règlement Particulier ou dans un additif mais les horaires spécifiés sur les listes DOIVENT TOUJOURS être ceux qui sont mentionnés dans le Règlement Particulier ou dans un additif. Si la publication d'une liste prévue à une certaine heure est retardée, le Directeur de Course publiera une note indiquant la nouvelle heure prévue pour l'affichage. (voir également WRC Article 64.2).

9.1 CEREMONIE DE DEPART ET SECTION 1

Liste des partants pour la cérémonie de départ
• Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques
• Doit être signée par le Directeur de Course après approbation des Commissaires Sportifs et publiée à temps tel qu'indiqué dans le Règlement Particulier
• Doit indiquer les heures de départ (ou au moins les intervalles entre les voitures) pour tous les concurrents

ou

Liste des partants de la Section 1 (ESS) / Section 2 (no ESS)
• Doit être présentée à l'issue des vérifications administratives et techniques ou suite au choix post-qualifications des positions de départ (le cas échéant)
• Doit être signée par le Directeur de Course après approbation des Commissaires Sportifs et publiée à temps dans le Règlement Particulier
• Doit indiquer les heures de départ pour tous les concurrents – qui peuvent être des heures appariées
• La note de bas de page signifie "Sous réserve de nouvelles vérifications techniques pour la/les voiture(s) N°… concerné Art. 31.1.8

9.2 CHAQUE ETAPE DU RALLYE (EXCEPTE LA DERNIERE ETAPE)

Liste des partants pour la section après un regroupement pour la nuit

• Doit être proposée par le directeur de course. Repositionnement, le cas échéant, conformément à l'Art. 41.1 WRC.
• Doit être signée par le directeur de course et publiée à temps dans le règlement particulier
• Doit inclure les équipages ayant abandonné qui n'ont pas déclaré leur retrait du rallye si la possibilité de prendre un nouveau départ est prévue dans le règlement particulier du rallye (WRC Art. 54.1.1.)
• La note de bas de page signifie "Sous réserve de passer de nouvelles vérifications techniques pour toutes les voitures ayant abandonné prenant un nouveau départ conformément à l'Art. 55.2 WRC

9.3 DERNIERE SECTION DU RALLYE

9.3.1 Classements provisoire
a) Classement provisoire
• Doit inclure tous les concurrents qui ont achevé les sections après le dernier regroupement pour la nuit (WRC Art. 54.1.4)
• Doit être signé par le directeur de course après approbation des Commissaires Sportifs et publié à temps dans le règlement particulier (WRC Art. 33.1.2)
• "Sous réserve des résultats des vérifications techniques finales" (pour tout le classement)
• "Sous réserve des résultats de l'analyse de routine du carburant pour les voitures suivantes : …" (si les résultats concernant le carburant ne sont pas disponibles lors du rallye)
• "Sous réserve de la Décision des Commissaires Sportifs N°… pour la voiture N°…."
•"Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°…"
• "Sous réserve des résultats des tests antidopage pour les pilotes/copilotes suivants : …"

b) Classement provisoire de la Spéciale "Power" (le top 5 seulement)

c) Classement provisoire general après Samedi (WRC Art.3.3.1 - le top 10 seulement)

d) Classement provisoire general de Dimanche (WRC Art. 3.3.2 - le top 7 seulement)

9. START LISTS & RALLY RESULTS

Start lists and results can be posted earlier than the times mentioned in the Supplementary Regulations or in a bulletin. However, the times mentioned on the lists MUST ALWAYS be as mentioned in the Supplementary Regulations or in a bulletin. If the publication of any 'timed' list is delayed, the Clerk of the Course shall publish a communication with the new scheduled time for posting (see also WRC. 64.2)

9.1 CEREMONIAL START & SECTION 1

Start list for the Ceremonial Start
• Produced after administrative checks and scrutineering
• Signed by the Clerk of the Course after approval by the Stewards and published at the time mentioned in the Supplementary Regulations.
• Gives start times (or at least intervals between cars) for all competitors

or

Start list for Section 1 (SSS) / Section 2 (no SSS)
• Produced after administrative checks and scrutineering or after post qualifying selection of start position (where applicable)
• Signed by the Clerk of the Course after approval by the Stewards and published at time in Supplementary Regulations
• Gives start times for all competitors – which may be paired times
• Footnote denotes 'Subject to passing rescrutineering for car(s) No… under WRC Art. 31.1.8.

9.2 SECTIONS OF THE RALLY BEFORE AN OVERNIGHT REGROUP

Start list for the section after an overnight regroup.

• Proposed by the Clerk of the Course. Repositioning, if any, according to Art. 41.1
• Signed by the Clerk of the Course and published at the time mentioned in Supplementary Regulations.
• Includes retired crews who have not declared withdrawal from the rally if re-start possibility is permitted by the rally supplementary regulations (WRC. Art 54.1.1)
• Footnote denotes 'Subject to passing rescrutineering for all retired car(s) restarting under WRC Art. 55.2.

9.3 FINAL SECTION OF THE RALLY

9.3.1 Provisional Classifications
a) Provisional Classification
• Includes all competitors who have completed the sections after the last overnight regroup (WRC Art. 54.1.4)
• Signed by the Clerk of the Course after approval by the Stewards and published at the time mentioned in Supplementary Regulations (WRC Art. 33.1.2)
• 'Subject to the results of final scrutineering' (for the whole classification)
• 'Subject to the results of routine fuel analysis for the following cars….' should fuel results not be available at the rally)
• 'Subject to Stewards decision for car N°….'
• 'Subject to the results of a complete engine inspection for car N°….'

b) Provisional Classification of the Power Stage (Top 5 only)

c) Provisional General Classification after Saturday (WRC Art.3.3.1 - Top 10 only)

d) Provisional General Classification of Sunday (WRC Art. 3.3.2 - Top 7 only)

9.3.2 Classements officiels finaux
a) Classements officiels finaux
• Doivent être approuvés et signés par les Commissaires Sportifs puis publiés après le délai pour les réclamations et après la conclusion des vérifications techniques finales et toute éventuelle décision des Commissaires Sportifs qui suit la publication du classement final provisoire
• "Sous réserve des résultats de l'analyse de routine du carburant pour les voitures suivantes : …" (si les résultats concernant le carburant ne sont pas disponibles lors du rallye)
• "Sous réserve d'autres vérifications à effectuer par la FIA pour la voiture N°…."
• "Sous réserve de la décision des Commissaires Sportifs pour la voiture N°…."
• "Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°…"

b) Classement final de la Spéciale "Power" (le top 5 seulement)

c) Classement final après Samedi (WRC Art.3.3.1 - le top 10 seulement)

d) Classement final de Dimanche (WRC Art. 3.3.2 - le top 7 seulement)

9.3.2 Final Classifications
a) Final Classification
• Approved and signed by the Stewards and published after expiry of the protest time and after conclusion of the final scrutineering and possible Stewards decision/s following the publication of the Provisional Classification
• Subject to the results of routine fuel analysis for the following cars:…' (should fuel results not be available at the rally)
• 'Subject to further checks to be carried out by the FIA for car N°….'
• 'Subject to the result of the appeal lodged by the competitor of car N°…'
• 'Subject to the results of a complete engine inspection for car N°…'

b) Final Classification of the Power Stage (Top 5 only)

c) Final General Classification after Saturday (WRC Art.3.3.1-Top 10 only)

d) Final General Classification of Sunday (WRC Art. 3.3.2 - op 7 only)

10. LIVRET DE SECURITE POUR LES MEDIAS
Le Guide du Rallye 2 comprend une grande section consacrée aux médias et remplace l'ancien "Guide pour les Médias". Un livret de sécurité conçu spécialement à l'attention des Médias visuels est nécessaire. Il est recommandé que ce livret contienne au minimum les éléments ci-après. Le Livret de Sécurité pour les Médias devrait être distribué aux médias deux semaines avant le début du rallye.

Afin de préparer au mieux ce livret, les organisateurs devraient :

1) Inviter un photographe expérimenté à se rendre sur les épreuves spéciales avec le Délégué Presse National et le Responsable de la Sécurité dès que le parcours du rallye est défini.

2) Identifier, pour chaque épreuve, un certain nombre de zones sûres ("zones photos") réservées aux photographes et aux équipes TV. Lorsque c'est possible, il doit y avoir un parking réservé aux médias avec chasubles le plus près possible de ces emplacements ainsi qu'aux arrivées des spéciales. Lorsque l'accès n'est pas possible, du fait de l'exiguïté de l'espace ou de problèmes de sécurité, ceci doit être clairement indiqué dans le Livret de Sécurité pour les Médias.

3) Ces "zones photos" devraient être indiquées par écrit et illustrées par une photo. Il devrait y avoir des diagrammes pour chaque emplacement précisant de manière détaillée :
• le numéro et la longueur des ES
• l'heure de fermeture du parcours des ES pour les médias portant une chasuble
• l'heure de départ des ES pour la première voiture
• les références du Road Book et les références GPS
• les zones spécialement réservées aux photographes
• les zones réservées aux spectateurs
• l'aire de stationnement pour les médias portant une chasuble
• les voies d'accès
• la distance, sur le parcours des ES, entre les zones réservées aux photographes et le départ/l'arrivée des ES
• les rubans de sécurité.

4) Tous les diagrammes proposés devraient être approuvés par le Délégué Sécurité de la FIA.

5) Une fois approuvés, les diagrammes constitueront une section du Livret de Sécurité pour les Médias.

6) Le livret devrait également comprendre :

• La description par écrit des endroits où sont admises les personnes portant une chasuble et des opérations qu'elles peuvent accomplir. Cette section doit, au minimum, être rédigée en anglais et dans la langue locale.

• Exemple
- Elles devraient être autorisées à se déplacer immédiatement devant les rubans / les délimitations pour spectateurs pour se rendre d'un point à l'autre de l'épreuve et / ou traverser l'épreuve pendant les intervalles

10. MEDIA SAFETY BOOK
Rally Guide 2 contains a large media section and replaces the previous 'Media Guide'. There is need for a safety guide specifically for the visual media. The minimum recommended content of this book is listed below. The Media Safety Book should be distributed to the FIA Accredited Media 2 weeks before the start of the rally.

In order to best prepare this book, the organiser should:

1) Invite an experienced professional motorsport photographer and/or a cameraman to inspect the special stag-es together with the Press Officer and the Safety Officer as soon as the rally route is decided.

2) Identify within each stage a number of safe areas ('photo areas') for use by photographers and TV crews. Where possible, there must be dedicated tabard media parking as close as possible to these locations, as well as at stage ends. Where access is not possible, due to restricted space and/or safety concerns, this must be clearly communicated in the Media Safety Book.

3) These 'photo areas' should be described on paper and accompanied by a photograph depicting the resulting image. There should be diagrams for each location indicating in detail:
• The SS number and length
• The SS road closing time for tabard media

• The SS starting time for the first car
• The road book reference and GPS reference
• The specific zone of the photo areas
• The spectator areas
• The tabard media parking
• The access roads
• The distance, on the SS road, of the photo areas from the SS start/finish
• The safety taping

4) All the proposed diagrams should be approved by the Safety Officer.

5) The approved diagrams will form one section of the Media Safety Book.

6) The book should also include:

• The written description of which areas tabard holders may access and what kind of actions they may perform. At minimum, this section must be produced in English and the local language.

• Example
- They should be allowed to walk and stand immediately in front of the spectator tape / marker bounda-ry, to walk from one point of the stage to another and/or cross the stage during the intervals between the

entre les passages des voitures de rallye, toujours conformément aux instructions de sécurité des commissaires de route. En outre, les médias portant une chasuble seront autorisés à quitter les épreuves spéciales dans l'intervalle entre les épreuves spéciales répétées, et ce dans la direction du parcours du rallye. Ceci ne sera autorisé que lorsqu'indiqué dans le Livret de Sécurité pour les Médias et uniquement après que le responsable de spéciale aura annoncé l'ouverture de la route après le premier passage des voitures de rallye.
- Les zones spécifiques réservées aux photographes, pour les personnes portant une chasuble uniquement, doivent être délimitées par des rubans et signalées de manière appropriée, et avoir un accès restreint. Les commissaires préposés aux médias, tout particulièrement formés aux besoins, aux droits et aux devoirs des médias, devraient être identifiables dans les zones réservées aux photographes.
- Les zones où se tiennent les commissaires de piste et la police sont considérées comme des lieux sûrs ; les médias portant une chasuble sont autorisés à demeurer aux côtés de ces officiels préposés à la sécurité.

passage of the rally cars, always in accordance with marshals' safety instructions. In addition, tabard media may be permitted to exit the special stages between the running of repeated stages, in the direction of the rally route. This will be permitted only when identified in the Media Safety Book and only after the stage commander has announced the opening of the road after the first passage of rally cars.

- The specific photo areas, for the use of tabard holders only, must be properly taped, signed and with restricted access. Media marshals, especially briefed on media needs, duties and rights, should be identifiable at the photo areas.

- Areas where marshals and police are standing are deemed as safe locations; tabard media are per-mitted to stand with these safety officials.

• Les cartes générales indiquant toutes les épreuves spéciales avec les routes réservées, les routes d'intersection, les points de fermeture, les zones réservées aux photographes, le parking pour les médias portant une chasuble.

• The overview maps of all stages with reserved roads, intersection roads, closure points, photo areas, tabard and media parking.

• Carte generale de la localisation du rallye a l'echelle 1:50,000

• A1:50,000 scale overview map of the rally location.

• Un tableau contenant tous les laissez-passer, toutes les chasubles (permanents et rallye par rallye) ainsi que tous les laissez-passer pour les voitures des médias et des médias portant une chasuble ayant été autorisés.

• A complete sample of all authorised passes, tabards (permanent and rally by rally) and media and tab-ard media car passes.

• L'identification et la gestion des médias (Identification et Sécurité des médias), comme indiqué dans les Annexes du Cahier des Charges des Médias de la FIA (FIA Media Facilities et Operation Guide).

• The identification and handling of the media (Media Safety & Identification), as stated in the appendices of the media facilities.

• Details de toute les autres activities se deroulement durant la epreuve (Rallye National et / ou historique etc)

• Details about all other activities running during the event (ie national and/or historic rally, etc)

• Plan global de toutes les voitures de securite et des heures de fermeture des routes.

• Overall plan of all safety cars and road closing times.

Les organisateurs devraient tenir compte des différents niveaux de préparation requis dans chaque zone réservée aux photographes, en fonction des conditions locales et du nombre de médias portant une chasuble susceptibles d'être présents.

Organisers should take into account different levels of preparation required at each photo area, in accordance with local circumstances and the quantity of tabard media likely to be in attendance.

Le Délégué Médias de la FIA se tient à la disposition des organisateurs pour les aider dans la production du Livret de Sécurité pour les Médias, qui devrait être distribué à toutes les personnes portant une chasuble, à tous les responsables de spéciales et à tout le personnel de sécurité et aux vigiles.

The FIA Media Delegate is at the disposal of the organisers to assist them in the production of the Media Safety Book, which should be distributed to all tabard holders, to all stage commanders and to all safety and security staff.

ANNEXE III — SECURITE

Les recommandations concernant la surveillance de la route et les services d'intervention figurent dans l'Article 5 de l'Annexe H au Code Sportif International. Ces recommandations devraient servir de guide pour les organisateurs de rallye et être respectées.

De plus, il est vivement recommandé aux organisateurs de toute épreuve de se conformer à la dernière version des Lignes directrices de la FIA pour la sécurité en rallye. Il est permis à chaque organisateur d'y ajouter des éléments susceptibles d'améliorer la sécurité du public et des équipages.

Des lignes directrices concernant l'organisation des essais privés et le rôle des Délégués à la Sécurité des ASN sont également disponibles.

La dernière version de ces documents est disponible sur https://www.fia.com/rally-safety

ANNEX III - SAFETY

The recommendations for the supervision of the road and emergency services are set in Article 5 of Appendix H to the International Sporting Code. These recommendations should serve as a guide for rally organisers and should be respected.

In addition, it is strongly recommended that all event organisers follow the latest version of the FIA Rally Safety Guidelines. Each organiser is permitted to introduce additional elements with a view to improving the safety of the public and the crews.

Guidelines regarding the organisation of private tests and the role of ASN Safety Delegates are also available.

The latest version of these documents is available at https://www.fia.com/rally-safety

APPENDIX IV - CEREMONIE DE PODIUM

1. EXIGENCES

1.1 La cérémonie de rampe d'arrivée et de podium devra se dérouler à une heure déterminée par l'organisateur avec l'approbation du Délégué Médias de la FIA et du Promoteur du WRC.

1.2 L'organisateur devra prévoir une zone d'attente d'arrivée de sorte que les équipages traversent la rampe dans le bon ordre. Les médias et le personnel dotés d'un laissez-passer approprié devront pouvoir accéder à cette zone.

1.3 L'organisateur devra désigner un officiel (Maître de Cérémonie) chargé de la procédure, laquelle devra être répétée au préalable. Le nom de cet officiel, ainsi que l'horaire prévu pour la répétition, devront être transmis au Délégué Médias de la FIA et au Promoteur du WRC deux semaines avant le rallye.

1.4 La rampe d'arrivée devra comprendre une arche, sur laquelle figureront clairement le nom et le logo du rallye ainsi que les marques, conformément au document intitulé Event Operations Manual du Promoteur du WRC. La tour des photographes devra se trouver en face de la rampe et devra être placée et installée conformément au Cahier des Charges des Médias de la FIA (FIA Media Facilities and Operations Guide). La voie menant à la rampe et permettant d'en sortir devra être délimitée par des barrières métalliques empêchant l'accès du public.

1.5 L'arche de la rampe ne devra pas gêner l'ouverture des portières de la voiture ou la sortie de l'équipage de son véhicule lorsque ce dernier sera correctement positionné, à savoir le nez du véhicule dirigé vers la sortie de la rampe.

1.6 A l'arrière ou sur le côté du podium, des mâts de drapeaux devront être prévus sur lesquels seront déployés, de gauche à droite depuis la tour des photographes, le drapeau de l'ASN (facultatif), le drapeau national du pays hôte, le drapeau de la FIA (tous ces drapeaux devront flotter en permanence), le Constructeur gagnant ainsi que les drapeaux nationaux des trois premiers pilotes au classement général. Les drapeaux nationaux d'autres concurrents pourront être déployés selon l'appréciation de l'organisateur (ces drapeaux devront flotter en permanence).

1.7 L'organisateur devra prévoir un podium à marches de "style olympique" qui sera uniquement utilisé par les trois premiers équipages au classement général ; il sera placé de manière à permettre aux photographes / équipes télévisées de prendre des photos depuis la tour des photographes. Si ce podium à marches doit être mis en place pendant la cérémonie, des points indiquant son emplacement devront être préalablement marqués sur le sol. Toute marque ou marquage sur le podium est soumis à l'approbation du Promoteur du WRC.

1.8 Seul un prix (coupe ou trophée) par personne pourra être décerné, un à chaque membre d'équipage et un au représentant du Constructeur gagnant. Le modèle des coupes et trophées devra être approuvé par le Délégué Médias de la FIA et le Promoteur du WRC préalablement à leur achat. L'organisateur devra veiller à ce que les personnes remettant les récompenses s'approchent depuis le côté et quittent rapidement le podium.

1.9 Six personnes au maximum pourront remettre les prix. A part ces personnes, seul l'officiel chargé des procédures sera autorisé dans la zone de la rampe et du podium. Des instructions claires, par écrit, comprenant notamment des recommandations concernant la tenue vestimentaire, devront être remises à chaque personne décernant un prix.

1.10 Un parking adjacent (ou le Parc Fermé d'arrivée) devra être prévu pour les trois premières voitures au classement général et les voitures gagnantes WRC2, WRC2 Junior, WRC2 Masters Cup, WRC3 et WRC Junior. Une zone d'attente protégée devra également être prévue pour les équipages en cas de mauvais temps.

1.11 L'organisateur prévoira des moyens de transport pour au moins onze représentants (trois meilleurs pilotes WRC et leurs RP, pilotes vainqueurs WRC2, WRC2 Junior, WRC2 Masters Cup, WRC3 et WRC Junior), pour un représentant du Constructeur et pour le Délégué Médias de la FIA, depuis la zone d'arrivée jusqu'à la salle de presse pour la Conférence de Presse de la FIA après l'épreuve.

1.12 Les équipes participant à la cérémonie de podium et celles tenues de présenter leur voiture aux vérifications techniques finales devront prévoir un représentant pour acheminer leur

APPENDIX IV - PODIUM CEREMONY

1. REQUIREMENTS

1.1 The finish ramp and podium ceremony shall take place at a time determined by the organiser with the approval of the FIA Media Delegate and WRC Promoter

1.2 The organiser shall establish a finish holding area to ensure the crews transit the ramp in the correct order. Media and personnel holding the appropriate pass must be permitted access to this area.

1.3 The organiser must appoint an official (Master of Ceremonies) responsible for the procedure, which must be rehearsed beforehand. The name of the official responsible and the scheduled rehearsal time must be notified to the FIA Media Delegate and WRC Promoter two weeks prior to the rally.

1.4 The finish ramp must incorporate an arch, clearly displaying the name and logo of the rally and branding in accordance with the WRC Promoter Event Operations Manual. A photographers' tower must be placed in front of the ramp, located and set up as per the FIA Media Facilities and Operations Guide. The route leading to and departing from the ramp must be fenced off with metal fencing to prevent public access.

1.5 The ramp arch should not obstruct the opening of car doors or the crews' exit from the vehicle when it is correctly positioned with the car nose dropped onto the ramp exit.

1.6 Behind or at the side of the podium shall be placed flag poles from which shall fly, from left to right when viewed from the photographers' tower, the ASN flag (optional), the national flag of the host country, the FIA flag (all flying continuously), the winning Manufacturer, and the national flags of the first three drivers from the overall classification. Additional national flags of other competitors may be displayed at the organiser's discretion (flying continuously).

1.7 The organiser must provide an 'Olympic-style' box podium for use by the third, second and winning crews in the overall classification only, positioned so as to allow photographers/ TV crews to take pictures from the photographers' tower. If the podium has to be moved into position during the ceremony, location points should be marked on the ground beforehand. Any branding or markings on the podium is subject to WRC Promoter approval.

1.8 Only one prize (cup or trophy) per person may be awarded, one to each crew member and one to the representative of the winning Manufacturer. The design of all cups and trophies must be approved by the FIA Media Delegate and WRC Promoter. The organiser is responsible for ensuring that those presenting the awards approach from the side of the podium and move away promptly.

1.9 A maximum of six persons may present the prizes. Other than these persons, only the official in charge of procedures will be allowed in the area of the ramp and podium. Clear written instructions, including guidelines for dress code, must be issued to each person presenting an award.

1.10 There should be an adjacent parking area (or the final Parc Fermé) for the three winning cars in the overall classification and the winning WRC2, WRC2 Challenger, WRC Masters Cup, WRC3 and Junior WRC cars, and an undercover waiting area for the crews, in case of poor weather.

1.11 The organiser must provide transportation for a minimum of 11 representatives (Top three WRC drivers and their PR, winning WRC2, WRC2 Challenger, WRC Masters Cup, WRC3 and Junior WRC cars), one Manufacturer's representative and the FIA Media Delegate, from the finish area to the press room for the post-event FIA Press Conference.

1.12 Teams involved in the podium ceremony and those required to present their cars at final scrutineering must have a representative available to take their car to Parc Fermé or final scruti-

voiture jusqu'au Parc Fermé ou aux vérifications techniques finales.

1.13 Il est de la responsabilité de l'organisateur d'informer les concurrents de la procédure d'arrivée.

1.14 Une zone réservée devra être prévue d'un côté de la rampe, hors des limites de la zone de la rampe et du podium, pour permettre à l'équipe gagnante d'assister à l'arrivée.

1.15 Tous les pilotes concernés par les formalités du podium sont tenus de porter les casquettes fournies par le Promoteur du WRC à partir du moment où ils sortent de leur véhicule dans la zone d'attente de la Spéciale Power, et ce pendant toute la durée de la cérémonie de remise des prix (excepté lorsque les hymnes nationaux sont joués) ainsi que pendant la conférence de presse ; ils doivent également garder leur combinaison fermée. Tout non-respect de cette règle sera signalé aux commissaires sportifs.

2. PROCEDURE (QUI DEVRA ETRE CONTROLEE PAR L'OFFICIEL CHARGE DE LA CEREMONIE) RESUME – PROCEDURE

L'ordre de départ idéal est tel qu'indiqué ci-dessous ; des amendements peuvent toutefois être apportés à cette procédure pour que la cérémonie de podium se déroule le plus rapidement possible à l'issue de la Spéciale Power et de l'assistance finale. Les amendements doivent être convenus avec le Promoteur du WRC et le Délégué Médias de la FIA.
- Equipage vainqueur au classement général WRC2
- Equipages P1 dans l'ordre inverse du classement final
- Podium général
- Autres catégories prioritaires (WRC2 Junior, WRC2 Masters Cup, WRC3, WRC3 Junior)
- Meilleur équipage national

2.1 L'organisateur est invité à prévoir des animations préalablement à la cérémonie d'arrivée et à installer un système de sonorisation à l'intention du public et des écrans télévisés géants montrant des images du rallye (disponibles gratuitement auprès du Promoteur du Championnat).

2.2 Il ne devra pas y avoir plus de deux VIP sur la rampe en même temps.

2.3 Depuis la zone d'attente d'arrivée (délimitée par des barrières et contrôlée - seuls les médias et le personnel portant un laissez-passer approprié y seront admis), la procédure devra se dérouler comme suit :

2.4 Le vainqueur WRC2 se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort de la voiture et le pilote est interviewé. L'équipage reçoit une récompense et deux bouteilles de champagne ouvertes au préalable et agite le champagne pour les photographes et les équipes TV. Le personnel de l'équipe peut ensuite le rejoindre pour une séance de photos supplémentaire, si cela a été convenu au préalable avec le Délégué Médias de la FIA et le Promoteur du WRC. Un représentant de l'équipe conduit ensuite la voiture jusqu'au Parc Fermé ou jusqu'à la zone d'attente des vérifications technique finales. L'équipage gagnant doit rester disponible pour la navette vers le Centre Médias.

2.5 Tous les équipages P1, dans l'ordre inverse du classement, jusqu'à la 4ème place, se rendent jusqu'au sommet de la rampe, ouvrent les portes, sortent, reçoivent une récompense éventuelle et se se dirigent ensuite en voiture directement vers le Parc Fermé ou les vérifications techniques finales.

2.6 L'équipage arrivé troisième au classement général se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. Les membres de l'équipage sortent de la voiture et se placent de chaque côté de la voiture, les portières ouvertes. Le pilote est interviewé puis l'équipage quitte la rampe où un représentant de l'équipe prend en charge la voiture et la conduit au Parc Fermé. L'équipage doit rester disponible pour la navette vers le Centre Médias.

2.7 Deuxième au classement général – même procédure que pour le troisième au classement général.

neering.

1.13 It is the responsibility of the organiser to inform competitors of the finish procedure.

1.14 There must be a reserved area on one side of the ramp, outside the confines of the ramp and podium area, for the winning team(s) to be able to attend the finish.

1.15 All drivers affected by the podium formalities are obliged to wear the caps issued by WRC Promoter from the time they exit their car in the Power Stage Holding Area throughout the entire duration of the prize-giving ceremony (except whilst the national anthems are being played) as well as during the press conference and they must keep their overalls closed. Failure to comply with this regulation will be reported to the stewards.

.

2. PROCEDURE (TO BE CONTROLLED BY THE OFFICIAL RESPONSIBLE FOR THE CEREMONY) SUMMARY – PROCEDURE

The ideal running order is as follows, but amendments can be made to this procedure in order to ensure the podium ceremony is executed as quickly as possible after the Power Stage and final service. Amendments must be agreed with the FIA Media Delegate and WRC Promoter.

- WRC2 outright winning crew
- P1 crews in reversed of final classification order
- Outright podium
- Other Priority Categories (WRC2 Challenger, WRC Masters Cup, WRC3 and Junior WRC cars)
- Highest national crew

2.1 An organiser is encouraged to arrange pre-finish ceremony entertainment and to have a public address system and big TV screens showing images from the rally.

2.2 There must be no more than two VIPs on the ramp at any one time.

2.3 From the finish holding area (fenced and controlled with access permitted only to media and personnel holding the appropriate pass) the schedule shall be as follows:

2.4 The WRC2 winner drives to the top of the ramp and parks with the car nose dropped onto the exit side. The crew climbs out and the driver is interviewed. The crew receives an award and two pre-opened bottles of champagne and sprayed for the benefit of photographers and TV crews. The crew may then be joined by team personnel for an additional photo opportunity if agreed in advance by FIA Media Delegate and WRC Promoter. A team representative then drives the car to Parc Fermé or final scrutineering holding area while the winning crew must remain available for shuttle to the Media Centre.

2.5 All P1 crews, in reversed classification order, up to 4th, drive to the top of the ramp, open doors, climb out, receive any award and then drive directly to Parc Fermé or final scrutineering.

2.6 Third in the overall classification drivers to the top of the ramp and parks with the nose of the car dropped onto the exit side. The crew gets out and stands either side of the car with the doors open and the driver is interviewed. The crew then drive off the ramp, where a team representative takes care of the car and drives it to Parc Fermé. The crew must remain available for shuttle to the Media Center.

2.7 Second in the overall classification – same procedure as third overall.

2.8 L'équipage gagnant se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort de la voiture, ferme les portières et est interviewé par l'officiel. L'équipage monte alors sur le capot, reçoit deux bouteilles de champagne ouvertes au préalable et agite le champagne pour les photographes et les équipes TV. Le personnel de l'équipe peut le rejoindre pour une séance de photos supplémentaire, si cela a été convenu au préalable avec le Délégué Médias de la FIA et le Promoteur du WRC. Le personnel de l'équipe repart et la voiture reste sur la rampe jusqu'à la clôture de la cérémonie de podium.

2.9 Si ce n'est pas encore le cas, le podium est mis en place au sol en face de la rampe et de la voiture gagnante.

2.10 Les équipages gagnants se trouvant dans la zone d'attente sont ensuite appelés pour se placer derrière la marche du podium qui leur est réservée. Le maître de cérémonie doit ensuite inviter chacun d'entre eux à monter sur les marches du podium.

2.11 Un représentant du constructeur gagnant est invité à participer à la cérémonie et à se tenir à la droite des concurrents sur les marches du podium.

2.12 Les hymnes du pilote gagnant (conformément à la nationalité indiquée sur son passeport) ainsi que celui du constructeur (conformément au pays dans lequel la voiture a été homologuée) sont joués. Au moment où l'hymne du pilote vainqueur est joué, les drapeaux des pays des trois premiers pilotes sont hissés conformément au protocole olympique. Les équipages ne doivent pas porter de casquette pendant les hymnes. Les lunettes de soleil sont interdites. Immédiatement après, si la nationalité du concurrent gagnant est différente de celle du pilote, l'hymne national de ce concurrent est joué pendant que son drapeau est hissé. Si le pilote et le constructeur sont de même nationalité, l'hymne n'est joué qu'une seule fois et tous les drapeaux sont hissés simultanément.

2.13 Il est demandé aux dignitaires politiques et/ou aux commanditaires (six au maximum) de présenter les récompenses individuellement équipage par équipage, dans l'ordre suivant : 3ème, 2ème, 1er et constructeur vainqueur.

2.14 Les trois équipages doivent recevoir six bouteilles de champagne préalablement ouvertes pour la douche.

2.15 La voiture gagnante est conduite au Parc Fermé par un représentant de l'équipe. Les autres vainqueurs de l'équipage prioritaire doivent ensuite être célébrés selon la procédure suivante :

2.16 Le vainqueur WRC2 Challenger / WRC Masters Cup / WRC3 / WRC Junior se rend en voiture jusqu'au sommet de la rampe et se gare, le nez du véhicule dirigé vers la sortie. L'équipage sort et le pilote est interviewé. L'équipage reçoit une récompense et deux bouteilles de champagne ouvertes au préalable et agite le champagne pour les photographes et les équipes TV. Le personnel de l'équipe peut ensuite le rejoindre pour une séance de photos supplémentaire, si cela a été convenu au préalable avec le Délégué Médias de la FIA et le Promoteur du WRC. L'équipage part ensuite et conduit la voiture jusqu'au Parc Fermé ou jusqu'à la zone d'attente des vérifications technique finales. L'équipage doit rester disponible pour la navette vers le Centre Médias.

2.17 Les trois premiers du classement général / les pilotes WRC2 / WRC2 Challenger / WRC Masters Cup / WRC3 / WRC Junior, le représentant du constructeur gagnant et le Délégué Médias de la FIA sont amenés à la salle de presse pour la Conférence de Presse de la FIA post-épreuve. L'accès aux moyens de transport de ces derniers ne doit pas être entravé par des spectateurs.

2.18 Les voitures gagnantes sont ensuite amenées par les techniciens au Parc Fermé ou aux vérifications techniques finales, sous escorte prévue par l'organisateur.

2.19 Tous les autres équipages traversent la rampe selon l'horaire/l'ordre prévus, l'organisateur étant libre de donner la vedette à tel ou tel équipage.

2.8 The winning crew drives to the top of the ramp and parks with the nose of the car dropped onto the exit side. Crew gets out, close doors and are interviewed by the official. The crew then climbs onto the bonnet and receives two pre-opened bottles of champagne which are sprayed for the benefit of photographers and TV crews. The crew may be joined by team personnel for an additional photo opportunity if agreed with the FIA Media Delegate and WRC Promoter in advance. Team personnel leave and the car remains on the ramp until the closure of the podium ceremony.

2.9 If not already positioned, the podium is moved into position at ground level, in front of the ramp and winning car.

2.10 The winning crews are then called from the waiting area to stand behind the appropriate level of the podium. The MC should then invite each of them to ascend on to the podium steps.

2.11 A representative of the winning manufacturer is invited to join the ceremony and stand to the right of the competitors on the podium steps.

2.12 Anthems of the winning driver (according to passport) and manufacturer (according to country of car homologation) are played. As the winning driver's anthem is played, the flags of the nations of the three first drivers are hoisted as per standard Olympic protocol. Crews are not permitted to wear hats during the anthems. Sunglasses must not be worn. Immediately after, when the nationality of the winning manufacturer is different from that of the driver, the national anthem of the manufacturer is played while its flag is raised. Where the driver and manufacturer are the same nationality, the anthem need only shall be played only once and all flags are raised simultaneously.

2.13 Political dignitaries and/or sponsors (maximum of six) are invited to present the awards individually crew by crew, in order of 3rd, 2nd, 1st and winning manufacturer.

2.14 All three crews should be presented with six bottles of pre-opened champagne for spraying.

2.15 The winning car is driven to Parc Fermé by a team representative. The remaining Priority crew winners should then be celebrated with the following procedure:

2.16 The WRC2 Challenger, WRC Masters Cup, WRC3 and Junior WRC cars winner drives to the top of the ramp and parks with the car nose dropped onto the exit side. The crew climbs out and the driver is interviewed. The crew receives an award and two pre-opened bottles of champagne and sprayed for the benefit of photographers and TV crews. The crew may then be joined by team personnel for an additional photo opportunity if agreed in advance by FIA Media Delegate and WRC Promoter. The crew then departs and drives the car to Parc Fermé or final scrutineering holding area. The driver must remain available for shuttle to the Media Centre.

2.17 The winning Overall Top three, WRC2, WRC2 Challenger, WRC Masters Cup, WRC3 and Junior WRC cars , the representative from the winning manufacturer and the FIA Media Delegate are taken to the press room for the post-event FIA Press Conference. Access to this transport should be free from spectators.

2.18 Other winning cars are then taken by technicians to parc fermé or final scrutineering under escort of the organiser.

2.19 All other crews cross the ramp in due time / order, with emphasis given to crews at the organiser's discretion

ANNEXE V — HOMOLOGATION DES PNEUS

Ce qui suit s'applique :
- Au Championnat du Monde des Rallyes de la FIA
- Championnats des Rallyes Régionaux de la FIA
- Séries Internationales de la FIA (Rallyes)

Liste des pneus pour asphalte homologués :
- La liste des pneus homologués est disponible sur le site web de la FIA, sous la section Règlements.

Deux semaines au moins avant le début du rallye, le fournisseur de pneus présentera à la FIA le(les) dessin(s) de la (des) sculpture(s) prévue(s) pour utilisation dans un rallye afin d'obtenir l'homologation de la FIA.

A. REGLEMENTATION PNEUMATIQUES POUR ASPHALTE

1. VOITURES À 4 ROUES MOTRICES DU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES :
- Pour les voitures à 4 roues motrices du Championnat du Monde des Rallyes, les pneumatiques doivent être conformes à l'Article 13.2 du Règlement du CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES DE LA FIA (Liste n°1 pour voitures WRC, liste n°2 pour toutes autres voitures à 4 roues motrices)

2. AUTRES VOITURES

Homologation (sculpture et taille) :

2.1 Tous les pneumatiques proposés doivent répondre à toutes les exigences légales applicables pour pouvoir être utilisés lors de compétitions de sport automobile.

2.2 La sculpture doit être moulée.

2.3 Zone de contrôle :

Largeur de jante/ assemblage pneu	Longueur x Largeur (mm x mm)	Surface (mm^2)	Taux de 17% (mm^2)	Taux de 21,5% (mm^2)	Taux de 27,5% (mm^2)
8.5" à 9"	170 x 140	23800	4046	4998	6545
8" à 8.5"	161 x 140	22540	3832	4733	6199
7.5" à 8"	148 x 140	20720	3522	4351	5698
7" à 7.5"	142 x 140	19880	3380	4175	5467
6.5" à 7"	133 x 140	18620	3165	3910	5121
inférieur à 6.5"	124 x 140	17360	2951	3646	4774

2.4 Dans la zone de contrôle, la surface occupée par des rainures d'au moins 5,5 mm de profondeur, d'une section d'au plus 60° de dépouille (schéma) et 2 mm de largeur, doit occuper au moins 17 % de la surface totale.

2.5 Dans la zone de contrôle, la surface occupée par des rainures d'au moins 1,8 mm de profondeur, d'une section d'au plus 60° de dépouille (schéma) et 2 mm de largeur, doit occuper au moins 21,5 % de la surface totale.

2.6 Dans la zone de contrôle, la somme de la largeur des rainures rencontrées par une ligne radiale doit être au moins de 16 mm.

2.7 Les pavés et les lamelles doivent être considérés comme faisant partie de la sculpture s'ils mesurent moins de 2 mm de large.

2.8 Au moins 2 lignes de circonférence / Largeur totale minimum des lignes de circonférence = 12 mm.

2.9 La profondeur de la sculpture des pneus asphalte montés sur la voiture doit être en permanence pendant le rallye supérieure à 1,6 mm sur au moins les trois quarts de la bande de roulement. Le manufacturier de pneus doit prévoir des marques de contrôle visibles.

2.10 Chaque pneu doit avoir un numéro de code à barres permanent moulé, fourni par un fournisseur de codes à barres agréé par la FIA.

APPENDIX V — HOMOLOGATION OF TYRES

The following applies to:
- FIA World Rally Championship
- FIA Regional Rally Championships
- FIA International Series (Rally)

List of Homologated tarmac tyres:
- The list of homologated tyres is available on the FIA website, under the Regulations section.

At least two weeks before the start of a rally, the tyre supplier must present to the FIA a drawing (or drawings) of the tread pattern(s) to be used in a rally in order to obtain the FIA homologation.

A. TARMAC TYRE REGULATIONS

1. 4WD CARS IN THE WORLD RALLY CHAMPIONSHIP:
- For 4WD cars in the World Rally Championship, tyres must comply with Article 13.2 of the FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP regulations (List no. 1 for WRC cars, List no. 2 for all other 4WD cars).

2. OTHER CARS:

Homologation (tread pattern and size):

2.1 All Tyres proposed must meet all applicable legal requirements to be used for motor sport competition.

2.2 Tread pattern must be moulded.

2.3 Control Area:

Width of rim/ tyre assembly	Length x Width (mm x mm)	Surface (mm^2)	17% rate (mm^2)	21,5% rate (mm^2)	27,5% rate (mm^2)
8.5" to 9"	170 x 140	23800	4046	4998	6545
8" to 8.5"	161 x 140	22540	3832	4733	6199
7.5" to 8"	148 x 140	20720	3522	4351	5698
7" to 7.5"	142 x 140	19880	3380	4175	5467
6.5" to 7"	133 x 140	18620	3165	3910	5121
narrower than 6.5"	124 x 140	17360	2951	3646	4774

2.4 In the control area, the surface taken up by grooves at least 5.5 mm deep, with a maximum angle of 60° between the blocks in section (diagram) and 2 mm wide, must occupy at least 17% of the total surface.

2.5 In the control area, the surface taken up by grooves at least 1.8 mm deep, with a maximum angle of 60° between the blocks in section (diagram) and 2 mm wide, must occupy at least 21.5% of the total surface.

2.6 In the control area, the sum of the width of the grooves encountered by a radial line must be at least 16 mm.

2.7 The bridge blocks and sipes must be considered as part of the tread pattern if they are less than 2 mm wide.

2.8 At least 2 circumferential lines / Minimum total width of circumferential lines = 12 mm.

2.9 At all times during the rally, the tread depth of the tyres fitted on the car must not be less than 1.6 mm over at least three quarters of the tread pattern. The tyre manufacturer must provide visible control marks.

2.10 Each tyre must have a specific permanent moulded barcode number supplied by an approved FIA barcode supplier.

B. REGLEMENTATION PNEUMATIQUES ASPHALTE POUR TEMPS DE PLUIE (JANTES 18" UNIQUEMENT)

- Dans la zone de contrôle, la surface occupée par des rainures doit être d'au moins 5,5 mm de profondeur, d'une section d'au plus 60° de dépouille (schéma) et 2 mm de largeur et doit occuper au moins 27,5 % de la surface totale.
- Dans la zone de contrôle, la somme de la largeur des rainures rencontrées par une ligne radiale doit être au moins de 16 mm.
- Dans la zone de contrôle, la somme de la largeur des rainures rencontrées par une ligne de circonférence doit être au moins de 4 mm.
- Au moins 2 lignes de circonférence / Largeur totale minimum des lignes de circonférence = 12 mm.
- La profondeur de la sculpture des pneus montés sur la voiture doit être en permanence pendant le rallye supérieure à 1,6 mm sur au moins les trois quarts de la bande de roulement.
- Chaque pneu doit avoir un numéro de code à barres permanent moulé ainsi qu'une Balise RFID fournis par un fournisseur de codes à barres agréé par la FIA.

B. WET TARMAC TYRE REGULATIONS (18" RIMS ONLY)

- In the control area, the surface taken up by grooves at least 5.5 mm deep, with a maximum angle of 60° between the blocks in section (diagram) and 2 mm wide, must occupy at least 27.5% of the total surface.
- In the control area, the sum of the width of the grooves encountered by a radial line must be at least 16mm
- In the control area, the sum of the width of the grooves encountered by a circumferencial line must be at least 4mm
- At least 2 circumferential lines / Minimum total width of circumferential lines = 12
- At all times during the rally, the tread depth of the tyres fitted on the car must not be less than 1.6 mm over at least three quarters of the tread pattern
- Each tyre must have a specific permanent moulded barcode number and a RFID Tag supplied by an approved FIA barcode supplier.

C. REGLEMENTATION PNEUMATIQUES POUR NEIGE

- Pour les pneus NEIGE, l'homologation n'est pas requise (excepté WRC liste N°1 et liste N°2) : le taux d'entaillement doit être supérieur à 25 % (voir paragraphe A Art. 2.3).

C. SNOW TYRE REGULATIONS

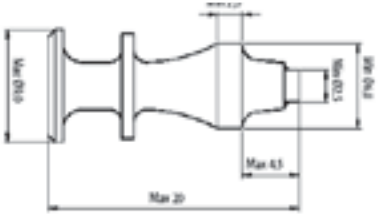
- SNOW tyres do not require tyre homologation (except WRC list n°1 and list n°2): grooving rate must be more than 25% (see paragraph A Art. 2.3).

Jantes 7" x 15"

Les dimensions des clous pour les pneus glace montés sur une jante de 7" x 15" sont les suivantes :

7" x 15" rims

The stud dimensions for ice tyres mounted on a 7" x 15" rim are as follows:



Des pneus cloutés peuvent être utilisés pendant l'épreuve. Ils doivent être conformes à la règlementation ci-après :
- Les clous doivent être solides, cylindriques et coupés à plat.
- La section transversale des clous doit former un cercle complet en tout point.
- Le clou ne doit en aucun point être tubulaire.
- Le corps du clou doit être homogène et ne peut en aucun cas former un tube ou un trou.
- Le diamètre maximum du flasque est de 9 millimètres.
- Le diamètre minimal de l'âme métallique au milieu du clou est de 2,5 millimètres. Celle-ci doit être cylindrique, homogène et coupée à plat.
- La longueur du clou est limitée à 20 millimètres.
- Le poids du clou est limité à 4 grammes.
- Les clous doivent être montés sur le pneu depuis l'extérieur.
- Le nombre de clous ne doit pas dépasser 20 par décimètre de circonférence de roue.

La mesure sera effectuée avec une bande de roulement, sur une partie non pressurisée du pneu. La longueur de la bande de roulement est de 30 cm et à l'intérieur de la bande de roulement, il ne doit pas y avoir plus de 60 clous.
Si le nombre de clous est supérieur à 60 dans une section de 30 cm, un contrôle supplémentaire sera effectué dans la section suivante de 30 cm et le nombre total de clous dans les deux sections devra être au maximum de 120.

Studded tyres may be used during the event. They must be in conformity with the following regulations :
- The studs shall be solid, cylindrical and flatcut
- The cross section of the studs must form a full circle at every point
- The stud is not allowed to be tubular at any point
- The body of the stud must be homogenous and is not allowed, under any circumstances to form a tube or hole.
- Maximum diameter of the flange is 9 millimetres
- Minimum diameter of the metal core in the middle of the stud is 2,5 millimeters. It must be cylindrical, homogenous and flatcut
- The lenght of the stud is limited to 20 millimeters
- The weight of the stud is limited to 4 grams
- The studs must be mounted in to the tyre from the outside
- The number of studs must not exceed 20 per any decimeter of the wheel circumference.

Measurement will be carried out with a pattern, on a non-pressured part of the tyre. The length of the pattern is 30 cm, and within the pattern there must not be more than 60 studs.
If the number of studs is more than 60 in a 30 cm sections, a further check will be carried out in the next 30 cm section and the total number of studs in both sections must be maximum 120.

Jantes 8" x 18"

Les dimensions des clous pour les pneus neige montés sur une jante de 8" x 18" doivent respecter ce qui suit :
- Seuls les clous à tête cylindrique unique introduits par l'extérieur de la bande roulement sont autorisés. Ils ne peuvent en aucun cas passer à travers la sculpture.

8" x 18" rims

The stud dimensions for snow tyres mounted on an 8" x 18" rim must respect the following:
- Only the cylindrical single point studs introduced through the outside of the tread are permitted. They shall in no way go through the tread.

Ils doivent impérativement remplir les conditions suivantes :
- Diamètre maximum de la base : 6,5 mm, tolérance incluse. Poids : 2 g ;
- Dépassement des clous au-delà de la surface du pneu neuf : maximum 2 mm ;
- Hauteur totale du clou, tête comprise : 15 mm. Tolérance MAX. 0,5 mm ;
- Densité sur la surface couverte ;
- Le nombre de clous ne doit pas dépasser 10 par décimètre de circonférence de la roue, à l'exception d'une bande centrale de 47 mm qui doit rester libre.
- Les clous amovibles manuellement ou mécaniquement sont interdits.

D. REGLEMENTATION PNEUMATIQUES POUR TERRE

- Pour les pneus terre, l'homologation n'est pas requise (excepté WRC liste N°1 et liste N°2) : le taux d'entaillement doit être supérieur à 25 % (voir paragraphe A Art. 2.3).

They shall imperatively adhere to the following:
- maximum base diameter: 6.5 mm, tolerance included. Weight: 2 gr;
- stud protrusion beyond the surface of the brand new tyre: maximum 2 mm;
- total stud height including point: 15 mm. Tolerance MAX. 0.5 mm;
- surface density covered;
- the number of studs must not exceed 10 per any decimetre of the wheel circumference apart from a central band of 47 mm that must remain free.
- manual or mechanic removable studs are forbidden.

D. GRAVEL TYRE REGULATIONS

- Gravel tyres do not require tyre homologation (except WRC list n°1 and list n°2): grooving rate must be more than 25% (see paragraph A Art. 2.3).

APPENDIX VI - DROITS D'ENGAGEMENT STANDARD, PACKAGE ET LAISSEZ-PASSER FIA PERMANENTS

APPENDIX VI - STANDARD ENTRY FEES, PACKAGE AND PERMANENT FIA PASSES

Item	World Rally Championship for Manufacturers		WRC Team	WRC2 Team	WRC2 (A)	WRC2 (B)	Further RC1 Cars	WRC3
Number of Cars	3 Cars	2 Cars	1 Car	2 Cars	1 Car	1 Car	1 Car	1 Car
Status	P1	P1	P1 or P2	P2	P2	P2	P1 or N-P	P3
Registration Fee (EUR)	385,815	385,815	26,532	118,349 - Manufacturer in Title 11,835 - No Manufacturer in Title 0 - If registered for WRC Manufacturer 3,533 - Driver or 0 for first event in home country				Driver - 1,766 or 0 for first event in home country.
Rally Entry Fee (EUR)	52,360	43,560	8,800	17,600	9,900	4,730	8,800	4,730
Required to carry advertising	No	No	No	No	No	No	Yes, unless additional fee is paid.	Yes, unless additional fee is paid.
ADR Units Included	6	4	-	-	-		-	-
Vehicle Plates								
VIP or GUEST	14	10	2	4	2	0		
SERVICE	8	6	2	4	2	1	1	1
AUXILLIARY	15	13	3	6	3	1	2	2
ROUTE NOTE CREW	3	2	1	1 (not included with rally entry fee)	1 (not included with rally entry fee)	1(not included with entry fee) 1	1	-
Services								
Area in Service Park	1300m sq (65m x 20m)	900m sq (45m x 20m)	120m sq (12m x 10m or 6m x 20m)	240m sq	180m sq	80m sq	120m sq (12m x 10m or 6m x 20m)	80 m sq
Toilets at Team Area	2	2	1	2	1	0	1	-
Water Connection and Waste Removal								
Helicopter Plate	1	1						
Printed Material and Passes								
Road Book Sets	10	8	3	6	3	3	2	3
Route Maps	10	8	5	8	5	5	3	5
Programmes	16	12	4	8	4	4	3	5
Safety Plan (CD)	1	1	-	-	-		-	-
Team Passes	60	50	14	20	10	10	8	6
Guest Passes	75	60	12	15	8	2	5	2
Permanent FIA Passes								
Priority	11	10	2	4	1	1	-	-

La présence de tout fournisseur de pneumatiques dans le parc d'assistance ou dans d'autres lieux de l'épreuve à des fins techniques ou promotionnelles est soumise à un accord commercial avec le Promoteur.

Tous les droits s'entendent hors TVA locale.

The presence of any tyre supplier in the Service Park or other event venues for technical or promotional purposes is subject to commercial agreement with the Promoter.

All fees exclude local VAT.

APPENDIX VII - SEQUENCE FEUX DE DEPART

Compte à rebours :

30 secondes avant le départ - zone rouge et feu rouge

10 secondes avant le départ - 1 signal sonore (court) + zone rouge et feu rouge

5 secondes avant le départ - 1 signal sonore (court) chaque seconde + zone jaune et feu jaune clignotant

Signal de départ : Feu vert + signal sonore de départ

Après le Signal de départ : 20 secondes départ libre + zone verte et feu vert

APPENDIX VII - START LIGHT SEQUENCE

Countdown:

30 seconds to GO - red zone and red light

10 seconds to GO - 1 (short) beep + red zone and red light

5 seconds to GO - 1 (short) beep every sec + yellow zone and yellow light flashing

"GO" Signal: Green light + Start beep

After "GO" Signal: 20 seconds free start + green zone and green light.

Countdown:	
5 seconds to GO:	Red blocks showing every second
"GO" Signal:	Green light
After "GO" Signal:	Green light stays on for 20 seconds

Countdown:	
5 seconds to GO:	Red blocks showing every second
"GO" Signal:	Green light
After "GO" Signal:	Green light stays on for 20 seconds

APPENDIX VIII - 2024 CHAMPIONNAT WRC JUNIOR DE LA FIA

1. ANNONCE

Le WRC Junior de la FIA est un Championnat de la FIA tel que présenté à l'Art. 1 du Règlement Sportif WRC 2024, réservé aux pilotes et copilotes qui participent aux rallyes qualificatifs figurant à l'Article 4 de la présente Annexe avec des voitures admises conformément à l'Article 5. M-Sport Ltd assurera la promotion du WRC Junior de la FIA. .

2. PARTICIPATION

2.1 GENERALITES

2.1.1 Pour marquer des points au WRC Junior, les pilotes doivent s'inscrire au WRC Junior 30 jours avant le début de la première épreuve à laquelle ils souhaitent prendre part, à l'aide du Formulaire de demande accessible sur le site Web de la FIA : www.fia.com.
L'engagement est toujours sous réserve de l'approbation de la FIA et de la signature par le pilote et du respect par ce dernier de l'accord passé avec le Promoteur du WRC Junior.
L'inscription au Championnat WRC Junior ne peut se faire qu'au nom d'un pilote.

L'engagement aux épreuves individuelles peut se faire :

- au nom d'un pilote ou
- au nom d'une équipe ou d'un sponsor ou
- au nom d'une équipe désignée par une ASN.

toujours à condition qu'une licence de concurrent en cours de validité puisse être présentée.

2.1.2 Le nombre de rallyes qualificatifs dans le Championnat WRC Junior est de 5.

2.2 PILOTES

2.2.1 Pour pouvoir participer et marquer des points au WRC Junior, les pilotes doivent :

a) être nés le 1er janvier 1995 ou après,
b) ne pas avoir participé en tant que pilote prioritaire 1 (P1), désigné pour marquer des points Constructeur à une épreuve du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA avant le premier rallye du WRC Junior de 2024,

2.2.2 Seul le pilote inscrit pour participer au Championnat WRC Junior peut conduire sur les épreuves spéciales du rallye.

2.2.3 Le pilote vainqueur au classement général du Championnat WRC Junior 2024 remportera TBC

2.3 COPILOTES

2.3.1 Le copilote vainqueur remportera le Championnat WRC Junior 2024 pour Copilotes.

2.3.2 Un pilote peut changer de copilote en cours de saison, sous réserve de la conformité au Règlement Sportif WRC. Tous les points marqués par un copilote restent attribués au copilote.

2.3.3 Un copilote peut s'associer à plusieurs pilotes au cours d'une saison du WRC Junior.

3. POINTS

3.1 GENERALITES

3.1.1 Les titres de Champion WRC Junior seront attribués au pilote et au copilote qui auront marqué le plus grand nombre de points au total.

3.1.2 Les points seront attribués conformément à un classement distinct des pilotes et copilotes inscrits au WRC Junior qui sera établi à partir du classement général de chaque épreuve du WRC Junior. Les points marqués dans le Championnat WRC

APPENDIX VIII - 2024 JUNIOR WRC CHAMPIONSHIP

1. ANNOUNCEMENT

The FIA Junior WRC is an FIA Championship as described in Art. 1 of the 2024 WRC Sporting Regulations, for drivers and co-drivers taking part in the qualifying rallies as in Article 4 of this Appendix using eligible cars as in Article 5. The FIA Junior WRC will be promoted by M-Sport Ltd.

2. PARTICIPATION

2.1 GENERAL

2.1.1 In order to score points in the Junior WRC, drivers must register for the Junior WRC 30 days before the start of the first event in which they wish to take part, using the Application Form which can be found on the FIA website: www.fia.com.
The registration is always subject to approval by the FIA and to the driver signing and complying with the driver agreement with the Junior WRC promoter.
Registration for the Junior WRC Championship may only be made in the name of a driver.

Entry into individual events may be made:

- In the name of a driver or
- In the name of a team or sponsor or
- In the name of an ASN designated team,

always provided that a current and valid competitor licence can be presented.

2.1.2 The number of qualifying rallies in the Junior WRC Championship is 5.

2.2 DRIVERS

2.2.1 To be eligible to participate and score points in the Junior WRC, drivers must:

a) have been born on or after 1 January 1995;
b) not have competed as a priority 1 (P1) driver designated to score Manufacturer points in an FIA World Rally Championship event before the first Junior WRC rally of 2024;

2.2.2 Only the driver registered to participate in the Junior WRC Championship may drive on the rally special stages.

2.2.3 The overall winning driver of the 2024 Junior WRC Championship will win TBC

2.3 CO-DRIVERS

2.3.1 The winning co-driver will be awarded the 2024 Junior WRC Championship for Co-Drivers.

2.3.2 A driver may change the co-driver during the season - subject to compliance with the WRC Sporting Regulations. Any points that have been scored by a co-driver remain with the co-driver.

2.3.3 A co-driver may partner more than one driver during the course of the Junior WRC season.

3. POINTS

3.1 GENERAL

3.1.1 The Junior WRC Champion titles will be awarded to the Driver and Co-driver who have scored the highest total number of points.

3.1.2 Points will be awarded according to a separate classification of Junior WRC registered drivers and their co-drivers which will be drawn from the general classification of each Junior WRC event. Points scored in the 2024 Junior WRC Champi-

Junior 2024 le seront à la fois au nom du pilote et du copilote.

3.1.3 Seuls les 4 meilleurs résultats du classement de chaque pilote ou copilote inscrit compteront pour le classement final du Championnat WRC Junior.

3.1.4 En cas de disqualification d'un concurrent pour l'ensemble de la compétition, ce rallye comptera toujours comme l'un des rallyes qui servent à déterminer le score total final pour ce titre spécifique de championnat ou de coupe, comme mentionné ci-dessus à l'Art. 3.1.3.

3.1.5 Les points d'un pilote ou copilote ayant abandonné ou ayant été exclu ou suspendu du WRC Junior demeureront dans le classement du WRC Junior.

3.2 POINTS DE RALLYE

3.2.1 Les points pour chaque manche seront attribués aux pilotes et copilotes du WRC Junior sur la base du classement général du WRC Junior comme suit :

1ère position	25 points
2ème position	18 points
3ème position	15 points
4ème position	12 points
5ème position	10 points
6ème position	8 points
7ème position	6 points
8ème position	4 points
9ème position	2 points
10ème position	1 point

3.2.2 Lors de la manche finale du Championnat WRC Junior de la FIA, mais à condition seulement que le pilote (ou le copilote) se soit engagé à et ait pris le départ d'au moins trois des manches précédentes du Championnat WRC Junior de la FIA 2024, les points pour chaque pilote (ou le copilote) classé seront attribués comme suit :

1ère position	50 points
2ème position	36 points
3ème position	30 points
4ème position	24 points
5ème position	20 points
6ème position	16 points
7ème position	12 points
8ème position	8 points
9ème position	4 points
10ème position	2 points

Les pilotes et copilotes non engagés à ou n'ayant pas pris le départ d'au moins trois des manches précédentes du Championnat WRC Junior de la FIA 2024 se verront attribuer des points conformément au barème de points normal de la FIA, à savoir non doublés.

3.2.3 Le classement WRC Junior sera établi à partir du classement général final du rallye. Les résultats seront publiés conformément à l'Article 64 du Règlement Sportif WRC FIA.

3.3 POINTS DE SPECIALE

3.3.1 Pour chaque spéciale d'un itinéraire du WRC Junior, un Point de Spéciale sera attribué au pilote et au copilote du WRC Junior ayant obtenu le temps de spéciale le plus rapide parmi les équipages WRC Junior inscrits. Si deux équipages (ou plus) ont obtenu le même temps le plus rapide, ces derniers recevront un Point de Spéciale.

3.3.2 Les Points de Spéciale ne seront pas attribués à un équipage du WRC Junior qui se sera vu allouer un temps théorique. Dans ce cas, le Point de Spéciale sera attribué à l'équipage du WRC Junior ayant obtenu le temps de spéciale le plus rapide et ayant effectué la spéciale normalement et correctement. Les Points de Spéciale ne seront pas attribués en cas d'ex

onship shall be in the name of the driver and co-driver respectively.

3.1.3 Only the best 4 classification results of each registered Driver or Co-driver will count towards the Junior WRC Championship final classification.

3.1.4 In case of Disqualification of a competitor for the whole competition, this rally will always count as one of the rallies which serve to determine the final total score for that specific championship or cup title, as mentioned above in Art. 3.1.3.

3.1.5 The points of a driver or co-driver who has withdrawn or has been excluded or suspended from the Junior WRC will remain in the Junior WRC classifications.

3.2 RALLY POINTS

3.2.1 Points for each round will be awarded to Junior WRC Drivers and Co-Drivers based on the Junior WRC Overall Classification as follows:

1st position	25 points
2nd position	18 points
3rd position	15 points
4th position	12 points
5th position	10 points
6th position	8 points
7th position	6 points
8th position	4 points
9th position	2 points
10th position	1 point

3.2.2 In the final round of the FIA Junior WRC Championship, but only on the condition that the driver (or the co-driver) has entered and started within the FIA Junior WRC Championship in at least 3 of the previous FIA Junior WRC Championship rounds of 2024, the points for each classified driver (or co-driver) will be as follows:

1st position	50 points
2nd position	36 points
3rd position	30 points
4th position	24 points
5th position	20 points
6th position	16 points
7th position	12 points
8th position	8 points
9th position	4 points
10th position	2 points

Drivers (and co-drivers) who have not entered and started within the FIA Junior WRC Championship in at least 3 of the previous FIA Junior WRC Championship rounds of 2024 will receive points according to the normal FIA points scale, i.e. not doubled.

3.2.3 The Junior WRC Classification will be drawn from the final overall classification of a rally. Results will be published in line with Article 64 of the FIA WRC Sporting Regulations.

3.3 STAGE POINTS

3.3.1 For each stage of a Junior WRC Itinerary, one Stage Point will be awarded each to the Junior WRC Driver and Co-Driver who set the fastest stage time amongst the registered Junior WRC crews. Where two (or more) crews have set an equal fastest time, all crews who set this equal fastest time will receive one Stage Point.

3.3.2 Stage Points will not be awarded to a Junior WRC crew who have been allocated a notional time in application of WRC Art. 54.2. In this case the stage point will be allocated to the Junior WRC crew which has recorded the fastest stage time having completed the stage normally and correctly.
Stage Points will not be awarded in the event of a tie between

æquo entre deux équipages (ou plus) si un (ou plusieurs) des équipages concernés s'est vu allouer un temps théorique.

3.3.3 Les Points de Spéciale ne seront pas attribués si plus de 50 % des équipages du WRC Junior se sont vus allouer un temps théorique sur une spéciale donnée.

3.3.4 Un équipage ayant complètement abandonné à tout moment, notamment le dernier jour de l'itinéraire du WRC Junior ne sera pas classé mais pourra conserver tous les Points de Spéciale acquis jusque-là. Toutefois, un équipage ayant abandonné temporairement mais qui continue en vertu de la réglementation Art. 54 pourra être classé à la fin de l'épreuve et conserver les Points de Spéciale acquis jusque-là.

3.3.5 Un équipage qui a pris un faux départ durant une spéciale, notamment un faux départ pris avant que le signal n'ait été donné, ou qui n'a pas effectué la spéciale correctement, ne marquera pas de Points de Spéciale sur cette spéciale.

3.3.6 Les Points de Spéciale peuvent être marqués et conservés pour les 5 manches du WRC Junior.

3.4 EX ÆQUO

Les ex æquo aux classements du Championnat WRC Junior seront départagés conformément à l'Article 8 du Règlement Sportif WRC FIA 2024. Dans le cas où l'Art. 8 du Règlement Sportif WRC FIA ne permettrait pas de départager les ex æquo dans toute partie du WRC Junior 2024, la décision sera prise en faveur du pilote et/ou du copilote ayant obtenu le temps le plus rapide sur la spéciale finale de l'épreuve finale du WRC Junior. Si les équipages concernés obtiennent des temps égaux lors de la spéciale finale de l'épreuve finale, ou si des temps théoriques sont appliqués à l'un de ces équipages sur cette spéciale, alors le temps le plus rapide obtenu lors de l'avant-dernière spéciale, puis lors de la spéciale qui la précède (et ainsi de suite) sera utilisé jusqu'à ce que les ex æquo soient départagés.

4. CALENDRIER

4.1 Les rallyes qualificatifs du WRC Junior pour 2024 sont les suivants :

Round	Rally	Date
1	Suede	18/02
2	Croatie	21/04
3	Italie	02/06
4	Finland	04/08
5	Greece	08/09

Si un rallye du WRC Junior devait être annulé, une épreuve de remplacement pourra être désignée.

5. VOITURES ADMISSIBLES

5.1 La seule voiture admissible est la voiture de rallye Ford Fiesta Rally3, numéro d'homologation A 5782, préparée exclusivement, fournie et livrée par M-Sport Ltd sur chacun des rallyes du WRC Junior de la FIA et conforme à toutes les dispositions de la réglementation technique de la FIA (Annexe J), aux exigences de sécurité de la FIA, ainsi qu'aux prescriptions et règlements spécifiques de l'Annexe VIII au Règlement Sportif WRC.

5.2 La voiture de rallye doit être à tout moment conforme à ces réglementations ainsi qu'à la fiche de spécifications délivrée par M-Sport Ltd, signée par un représentant de M-Sport Ltd et remise au délégué Technique de la FIA lors des vérifications techniques de chaque rallye qualificatif.

5.3 Tout changement apporté à la voiture, suppression ou ajout de pièces, amendement ou modification de la voiture fournie

two (or more) crews when one (or more) of the crews concerned have been allocated a notional time.

3.3.3 Stage Points will not be awarded when more than 50% of the Junior WRC crews have been allocated a notional time on a particular stage.

3.3.4 Any crew which has fully retired at any point, including from the final day of the Junior WRC Itinerary will not be classified, but may retain any Stage Points hitherto accrued. However, a crew which has temporarily retired but which continues under WRC Art. 54 regulations may be classified on completion of the event, and retain any stage points thus far accrued.

3.3.5 A crew who has made a false start during a stage, particularly one made before the start signal has been given, or who does not complete the stage correctly, shall not score a stage point on that stage.

3.3.6 Stage points may be scored and retained from all 5 Junior WRC rounds.

3.4 RESOLVING TIES

Any tie in the Junior WRC Championship Classifications shall be resolved in accordance with the 2024 FIA WRC Sporting Regulations Article 8. In the event that Article 8 of the FIA WRC Sporting Regulations fails to resolve a dead heat in any part of the 2024 Junior WRC, the tie will be decided in favour of the driver and/or co-driver who has the fastest time on the final stage of the final event of Junior WRC. If the crews involved have equal times on the final stage of the final event, or if notional times are applied to any of those crews on that stage, then the fastest time on the penultimate stage and then the pre-penultimate stage (and so on) will be used until the tie is resolved.

4. CALENDAR

4.1 Qualifying Junior WRC rallies for 2024 will be:

Round	Rally	Date
1	Sweden	18/02
2	Croatia	21/04
3	Italy	02/06
4	Finland	04/08
5	Greece	08/09

In the event of a Junior WRC Rally being cancelled, a replacement event may be nominated.

5. ELIGIBLE CARS

5.1 The sole eligible car is the Ford Fiesta Rally3 rally car, homologation number A 5782, as prepared exclusively and provided by and delivered to each rally of FIA Junior WRC by M-Sport Ltd, and complying with all provisions of the technical regulations of FIA (Appendix J), FIA safety requirements, as well as the specific regulations and stipulations of the Appendix VIII of WRC Sporting Regulation.

5.2 The rally car must at any time be in conformity with these regulations and the specification sheet issued by M-Sport Ltd, signed by a M-Sport Ltd representative and given to the FIA Technical Delegate at scrutineering for each qualifying rally.

5.3 Any changes to the car, removal or addition of parts, amendments, or modifications to the car supplied (unless they

(sauf autorisation expresse), est strictement interdit.

5.4 Nonobstant l'Article 32.2.1 du Règlement Sportif WRC de la FIA, le fournisseur de voitures WRC Junior est seul responsable de la conformité de ces composants et unités plombés et fournis par ses soins tant que les plombages ne sont pas détruits ou retouchés.

6. PNEUS ADMISSIBILES

6.1 Les pneus admissibles sont les pneumatiques PIRELLI, conformes à la réglementation FIA WRC 2024 .

6.2 Le/les type(s) et le nombre maximum de pneumatiques seront indiqués dans le règlement particulier de chaque épreuve ou par voie d'additif avant l'épreuve.

6.3 Il est obligatoire que chaque voiture du WRC Junior ait à son bord une ou deux roue(s) de secours équipée(s) de pneus au moment de quitter une zone d'assistance avant toute section incluant une épreuve spéciale. L'Article 13.9 du Règlement Sportif du WRC s'applique également pour le WRC Junior.

6.4 Pour tous les concurrents WRC Junior le fournisseur de pneus doit envoyer la liste complète des codes à barres au délégué Technique FIA avant chaque épreuve (vérifications techniques avant le rallye).

7. RECONNAISSANCES

7.1 VOITURES DE RECONNAISSANCE

Pour les reconnaissances, les équipages du WRC Junior peuvent utiliser :
- les "voitures standard" conformes exclusivement à l'Art. 35.1.1 du Règlement Sportif WRC
- les "voitures de production" à deux roues motrices conformes à l'Art. 35.1.2 du Règlement Sportif WRC.

8. ORDRE DE DEPART ET INTERVALLE

8.1 ORDRE DE DEPART DU RALLYE

8.1.1 Les équipages du WRC Junior prendront le départ de la première section du rallye en un groupe fusionné avec les P3 dans l'ordre de performance

8.1.2 Pour la première manche du Championnat WRC Junior, le Responsable Sportif du WRC Junior et la FIA communiqueront à l'organisateur l'ordre de départ du WRC Junior.

8.2 ORDRE DE DEPART DU DEUXIEME JOUR

8.2.1 L'ordre de départ du deuxième jour, et s'il y a lieu des suivants, se fondera sur le classement général à l'arrivée de la dernière spéciale du jour précédent, toujours sous réserve de l'Article 41.2.

9. CARBURANT

Tous les pilotes WRC Junior doivent utiliser le carburant FIA tel que fourni par le fournisseur désigné. La procédure telle que décrite à l'Art. 61 du Règlement Sportif WRC doit être suivie.

10. MARQUAGE ET PLOMBAGE DES COMPOSANTS MECANIQUES

Une transmission de réserve (voir aussi Art. 16.3) peut être attribuée à un numéro de voiture spécifique au moment de son installation. Le Délégué Technique de la FIA doit en être informé au préalable. Une fois attribuée à un numéro de voiture spécifique, une transmission ne peut pas être utilisée sur une autre voiture.

Pour chaque voiture du WRC Junior, le bloc moteur, le turbocompresseur et la boîte de vitesses équipant le véhicule seront plombés lors des vérifications techniques avant l'épreuve conformément avec la dernieére fiche de plombage dédiée. Chaque concurrent pourra faire plomber au maximum une boîte de vitesses et un turbo de secours lors des vérifica-

are expressly authorised) are strictly forbidden.

5.4 Notwithstanding Article 32.2.1 FIA WRC Sporting Regulations, the Junior WRC car supplier alone is responsible for the conformity of those components and units sealed and supplied by him as long as the seals are not destroyed or tampered with.

6. ELIGIBLE TYRES

6.1 The eligible tyres are PIRELLI tyres, in conformity with the 2024 FIA WRC regulations.

6.2 The type(s) and maximum number of tyres will be published in the Supplementary Regulations of each event, or by pre-event Bulletin.

6.3 Each Junior WRC car is obliged to carry 1 or 2 spare wheel(s) fitted with tyres when leaving a Service Area before any section which includes a Special Stage. Art.13.9 of the WRC Sporting Regulations also applies for Junior WRC.

6.4 For all Junior WRC competitors, the tyre supplier must send the complete list of barcodes to FIA Technical Delegate before each event (pre-rally scrutineering).

7. RECONNAISSANCE

7.1 RECONNAISSANCE CARS

For reconnaissance, crews in Junior WRC may use:
- 'Standard cars' conforming exclusively with Art. 35.1.1 of the WRC Sporting Regulations.
- 'Production cars' with two-wheel drive conforming with Art. 35.1.2 of the WRC Sporting Regulations.

8. START ORDER AND INTERVALS

8.1 START ORDER OF THE RALLY

8.1.1 Junior WRC crews shall start the first section of the rally as a merged group with P3 in the order of performance.

8.1.2 For the first round of the Junior WRC Championship, the Junior WRC Sporting Supervisor and the FIA will advise the organiser of the Junior WRC start order.

8.2 START ORDER FOR THE SECOND DAY

8.2.1 The start order for the second, and where applicable subsequent, days shall be based on the overall classification at the finish of the final special stage of the previous day, always subject to Article 41.2.

9. FUEL

All Junior WRC Drivers must use the FIA fuel as provided by the appointed supplier. The procedure as described in Art. 61 of the WRC Sporting Regulations must be followed.

10. MARKING AND SEALING OF MECHANICAL COMPONENTS

A spare transmission (see also art.16.3) may be allocated to a specific car number at the time of its fitment. FIA Technical Delegate must be informed beforehand. Once allocated to a specific car number, a transmission may not be used on another car.

For each car of the Junior WRC, the engine block, the turbo-charger and the gearbox equipping the vehicle will be sealed during pre-event scrutineering in compliance with the latest dedicated sealing form. Each competitor may have a maximum of one spare gearbox and one spare turbo sealed during pre-event scrutineering. The FIA may request that other

tions techniques avant l'épreuve. La FIA peut demander que d'autres pièces soient plombées ou marquées.

11. VERIFICATIONS TECHNIQUES

11.1 Le délégué Technique FIA, ou son assistant, est habilité à effectuer une inspection minutieuse du véhicule avant, durant ou après un rallye. Toute altération ou suppression des scellés se trouvant sur la voiture ou des composants individuels est interdite.

11.2 Le Promoteur WRC Junior présentera les voitures de rallye ainsi que les pièces de rechange lors des vérifications techniques avant l'épreuve, mais les concurrents inscrits devront prendre leurs propres dispositions pour présenter leur équipement de sécurité (casques, combinaisons, FHR, sous-vêtements, chaussettes, cagoules, gants, etc.) lors des vérifications techniques au moment approprié.

parts be sealed or marked.

11. SCRUTINEERING

11.1 The FIA Technical Delegate, or his assistant, has the power to carry out detailed inspection of the vehicle before, during and after a Rally. Tampering with, or removal of seals fitted to the car or individual components, is forbidden.

11.2 The Junior WRC Promoter will present the rally cars and relevant spares at pre-event scrutineering, but registered competitors will be required to make their own arrangements to present their safety equipment (helmets, overalls, FHR, underwear, socks, balaclavas, gloves, etc) at scrutineering at the appropriate time.

APPENDIX IX — SPECIFICATIONS EN MATIERE D'ORGANISATION

1. RALLYES CANDIDATS

Tout rallye faisant l'objet de discussions et/ou d'un accord éventuel avec le Promoteur du WRC devra contacter le Département des Rallyes de la FIA pour un suivi et une inspection possible dans l'année ou les années précédentes avant que le rallye ne soit inclus dans le calendrier du WRC.

Lorsqu'une inspection est nécessaire, et avec l'accord préalable de l'ASN, l'ASN enregistrera le rallye dans le système de la FIA en tant qu'épreuve candidate au WRC et paiera les droits stipulés.

Le Département des Rallyes et le Département Sécurité de la FIA travailleront en étroite collaboration avec l'épreuve candidate afin de la préparer aux exigences du WRC.

.

APPENDIX IX — ORGANISATIONAL REQUIREMENT SPECIFICATIONS

1. CANDIDATE RALLIES

Any rally in discussion and/or possible agreement with the WRC Promoter shall contact the FIA Rally Department for a follow up and possible inspection in the precedent year/s before the rally shall be included in the WRC calendar.

When an inspection is necessary, and with the prior approval of the ASN, the ASN shall register the rally on the FIA system as a Rally Candidate event request in WRC and pay the stipulated fees.

The FIA Rally department and Safety department will work closely with the Candidate event in order to get prepared for the WRC requirements.

APPENDIX XI - DROITS WRC

Tout concurrent souhaitant être engagé dans l'un quelconque des rallyes de l'un des Championnats des Rallyes de la FIA régis par le présent Règlement Sportif reconnaît et accepte que tous les droits, titres et intérêts ayant trait au Championnat des Rallyes de la FIA concerné, y compris, mais pas exclusivement, tous les droits d'auteur, les droits sur bases de données et tous les droits voisins et connexes, les droits audiovisuels, les droits rattachés à des noms de domaine, les noms commerciaux et les droits de marque, notamment "FIA", "World Rally", "World Rally Championship", "WRC" et "FIA World Rally Championship" (et toute traduction ou permutation y afférente), ainsi que tout "goodwill" s'y rapportant sont la propriété exclusive de la FIA. Toute utilisation de ces droits par le concurrent à des fins autres que celles convenues par écrit par la FIA (et/ou son représentant) est interdite.

Tout concurrent souhaitant être engagé dans l'un quelconque des rallyes de l'un des Championnats des Rallyes de la FIA régis par le présent Règlement Sportif reconnaît et accepte que la FIA (ou son représentant) crée et utilise des enregistrements ou copies d'images du concurrent en train de participer à des rallyes du Championnat de la FIA concerné (y compris l'image, le logo, la livrée, les couleurs, le nom, la marque verbale et l'apparence de l'équipe du concurrent, de sa voiture, de ses tenues, de son/ses pilote(s) et membres d'équipe, ainsi que le nom et les logos des commanditaires de l'équipe figurant sur la livrée du concurrent) sous quelque forme que ce soit et sans avoir besoin d'un quelconque consentement, d'une licence ou d'un paiement, et ce à toutes fins (notamment dans le cadre d'activités publicitaires, de marketing ou de relations publiques et au titre de toute autre forme de message commercial) qui soient dans l'intérêt de la promotion du Championnat des Rallyes de la FIA concerné. Cette autorisation d'utilisation sera étendue à tout organisme de radiodiffusion, partenaire médias, commanditaire de championnat ou licencié à la seule discrétion de la FIA (ou de son représentant). Elle portera (de manière non exhaustive) sur les enregistrements audiovisuels, les photographies, les couvertures médiatiques sous toutes formes, les guides d'information, les produits publicitaires, les jeux interactifs et tout autre produit faisant apparaître le concurrent aux côtés de deux autres participants au Championnat des Rallyes de la FIA concerné. La FIA (ou son représentant) veillera en tout temps à ce que cette utilisation donne une image juste, impartiale et exacte du concurrent et ne signifie ou ne suggère pas qu'il approuve tel ou tel produit ou service. La FIA (ou son représentant) fera tous les efforts raisonnables pour se conformer aux directives pertinentes relatives à l'image de marque que le concurrent pourra communiquer.

APPENDIX XI - WRC RIGHTS

Any competitor entering any rally counting towards one of the FIA Rally Championships governed by these Sporting Regulations acknowledges and agrees that all rights, title and interest in connection with the corresponding FIA Rally Championship, including without limitation all copyrights, database rights, and any and all related rights and neighbouring rights, audio-visual rights, domain name rights, trade name and trademark rights including "FIA", "World Rally", "World Rally Championship", "WRC" and "FIA World Rally Championship" (and any translation or permutation thereof), together with any associated goodwill vested therein are the exclusive property of the FIA. Any use of such rights by the competitor other than for the purposes agreed by the FIA (and/or its nominee) in writing is not permitted.

Any competitor entering any rally counting towards one of the FIA Rally Championships governed by these Sporting Regulations acknowledges and agrees that the FIA (or its nominee) may create and use any recording or replication of the competitor taking part in rallies of the corresponding FIA Championship (including the image, logo, livery, colours, name, word mark and likeness of the competitor's team, car, uniforms, driver(s) and team members, as well as the name and logos of team sponsors present within competitor's livery) in any form without any need for consent, licence or payment, for any and all purposes (including marketing, advertising and public relations activities as well as any other forms of commercial messaging) that are in the interest of promoting the corresponding FIA Rally Championship. Such use shall be extended to any broadcaster, media partner, championship sponsor or licensee at the FIA's (or its nominee's) sole discretion. Such use shall include (but not be limited to) audiovisual recordings, photographs, all forms of editorial coverage, information guides, promotional items, interactive games and any item featuring the competitor alongside 2 other participants in the corresponding FIA Rally Championship. The FIA (or its nominee) shall ensure that such use shall always provide a fair, impartial and accurate representation of the competitor and not imply or suggest the competitor's endorsement of a product or service. The FIA (or its nominee) shall make reasonable efforts to adhere to relevant branding guidelines as may be issued by the competitor.

APPENDIX XII - GESTION ENVIRONNEMENTALE

1 GESTION ENVIRONNEMENTALE

1.1 Tous les organisateurs d'épreuves WRC et d'épreuves candidates au WRC (les organisations qui sont responsables de la gestion et de la tenue des épreuves) doivent pour la saison mettre en place et suivre le Cadre de Certification Environnementale élaboré par l'Institut FIA et atteindre le niveau moyen d'accréditation, Progress Towards Excellence, avant la fin de la saison du Championnat. Le plus haut niveau d'accréditation, Achievement of Excellence, sera obligatoire pour que les organisateurs puissent faire partie du Championnat du Monde des Rallyes.

1.2 Les organisateurs d'épreuves WRC et d'épreuves candidates au WRC sont chargés de gérer le processus d'accréditation conformément au programme établi à l'Art. 20.5.1.

1.3 Il appartient à chaque organisateur d'identifier le nombre total de sections pertinentes pour ses opérations dans le Cadre de Certification Environnementale, mais les sections suivantes sont obligatoires pour toutes les épreuves :

Principes fondamentaux de la gestion environnementale :
1. Engagement en faveur de la gestion environnementale.
2. Cibles et objectifs environnementaux.
3. Formation et communication environnementale.
4. Respect des réglementations environnementales.
5. Mesure de la performance environnementale.

Domaines clés pour l'impact environnemental :
8. Consommation d'énergie
10. Gestion des déchets
11. Prévention de la pollution du sol et de l'eau
12. Chaîne d'approvisionnement, conception et matériaux (stratégies d'approvisionnement)
13. Transport
17. Surveillance des émissions de carbone

1.4 Les lignes directrices en matière d'accréditation peuvent être consultées à l'adresse : https://www.fia.com/environmental-accreditation-programme Les organisateurs WRC doivent compléter le formulaire d'inscription disponible à l'adresse : http://bit.ly/wrcform.

APPENDIX XII - ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

1 ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

1.1 All WRC and WRC Candidate event organisers (the organisations that are responsible for managing and conducting the events) must for the season implement and follow the FIA Institute-developed Environmental Certification Framework and attain the middle level of accreditation, Progress Towards Excellence, before the end of the Championship season.
The top level of accreditation, Achievement of Excellence, will be mandatory for organisers to be part of the World Rally Championship and organisers of events.

1.2 The WRC and Candidate event organisers are responsible for managing the accreditation process in accordance with the schedule set out in WRC Art. 20.5.1.

1.3 It is the decision of the individual organiser to identify the overall number of sections in the Environmental Certification Framework relevant for their operations, but the following sections are mandatory for all events:

Core Principles of Environmental Management:
1. Environmental management commitment.
2. Environmental Objectives and Targets.
3. Environmental Communication and Training.
4. Compliance with Environmental Regulations.
5. Measuring Environmental Performance.

Key Environmental Impact Areas:
8. Energy use
10. Waste management
11. Prevent ground and water pollution.
12. Supply chain, design and materials (procurement strategies)
13. Transport
17. Monitoring Carbon Emissions

1.4 Accreditation guidelines are available at: https://www.fia.com/environmental-accreditation-programme WRC organisers should complete the registration form at: http://bit.ly/wrcform

APPENDIX XIII - CAMERAS EMBARQUEES

1. INTRODUCTION

Les instructions ci-après s'appliquent à tous les concurrents à bord de voitures RC1 [conformes à l'Art. 262 de l'Annexe J 2024 uniquement] et concernent la caméra embarquée et/ou d'autres dispositifs d'enregistrement spécifiés par le Promoteur au titre de l'Article 18.1 du Règlement Sportif du WRC. Ces concurrents doivent faciliter l'installation des éléments suivants:

1) Enregistreur et Transmetteur embarqués ("ORAT")
2) Lentille de la caméra
3) Faisceau et câbles de la caméra
4) Support de montage de la caméra
5) Antenne de transmission

Les dimensions, le poids et le mécanisme de fixation de ces éléments seront communiqués via la société de télévision officielle désignée par le Promoteur et sont susceptibles d'être modifiés de temps à autre.

Les concurrents sont tenus de compenser toute modification du poids du véhicule pouvant résulter de l'installation ou du retrait d'éléments lors d'une épreuve. Ceci vaut aussi pour toute modification des éléments telle que visée au paragraphe 5 ci-dessous.

2. EXIGENCES RELATIVES A L'UNITE ORAT

2.1 INSTALLATION

Les concurrents devront aménager dans leur véhicule, à moins qu'un autre emplacement n'ait été convenu par écrit avec la société de télévision officielle, un espace pour installer l'unité ORAT respectant les conditions suivantes :
- En retrait de 80 mm minimum depuis le bord le plus intérieur du châssis / seuil de la portière pour permettre une connexion aisée des câbles, ainsi que l'accès au panneau de contrôle et aux fentes du support d'enregistrement ; et
- Dépourvu de toute obstruction entre le châssis / seuil de la portière et l'unité ORAT.

2.2 ACCESSIBILITE

Les concurrents devront s'assurer que l'espace prévu pour installer l'ORAT est exempt d'obstructions entravant l'opérateur ORAT ou l'empêchant de
- Modifier, remplacer et/ou tester une unité ORAT en l'espace de 10 min sans retirer ni manipuler tout câblage ou équipement installé par l'équipe ; et
- Retirer complètement de l'habitacle une unité ORAT en l'espace de 10 min.

2.3 ALIMENTATION

Les concurrents devront fournir à l'ORAT
- Une source de courant continu directe, non commutée, délivrant un minimum de 12,0 V, 7,0 A (mesurés au point de connexion avec l'ORAT), chaque fois que le coupe-circuit principal de la voiture est activé (que le moteur tourne ou non) ; et
- Une source de courant continu de 12 V commutée délivrant un minimum de 12,0 V, 1,0 A (obligatoire pour un déclencheur, mesuré au point de connexion avec l'ORAT), chaque fois que la voiture est en mode "stage" ou "boost".

3. LENTILLES DE CAMERAS, FAISCEAU ET CABLES

3.1 INSTALLATION

Les concurrents devront prévoir, dans leur véhicule, un espace pour installer le faisceau de la caméra avec des connecteurs et une ou plusieurs lentilles de caméra aux emplacements suivants :
- Deux emplacements sur le montant "A" du côté du copilote;
- Un emplacement sur le montant "A" du côté du pilote;
- Un emplacement sur l'arceau de sécurité central derrière

APPENDIX XIII - ON-BOARD CAMERAS

1. INTRODUCTION

The following instructions apply to all competitors in RC1 cars complying with 2024 Appendix J, Art. 262 only] in relation to the on-board camera and/or other recording devices specified by the Promoter under Article 18.1 of the WRC Sporting Regulations. These competitors must facilitate the installation of the following components:

1) On-board Recorder and Transmitter ("ORAT")
2) Camera Lens
3) Camera Loom and Cables
4) Camera Mounting Bracket
5) Transmitting Antennae

The dimensions, weight and fixing mechanism of such components shall be advised through the official TV company appointed by the Promoter and may be updated from time to time.

The competitor is responsible for compensating any changes in weight to the vehicle that may arise as a result of the components being installed or removed during an event. This also applies to any changes to components as referred to in clause 5 below.

2. ORAT UNIT REQUIREMENTS

2.1 INSTALLATION

A Competitor shall accommodate, within their vehicle and unless another location is agreed in writing with the official TV company, a space to install the ORAT unit that is:

- set back a minimum of 80 mm from the innermost edge of chassis / door sill to allow for easy connection of cables, as well as for access to the control panel and recording media slots; and
- free of obstructions between the chassis / door sill and the ORAT unit.

2.2 ACCESSIBILITY

A Competitor shall ensure the space provided to install the ORAT is free of obstructions that impede or prevent an ORAT operator from:
- changing, replacing and/or testing an ORAT unit within a 10-minute period without removal or disruption of any equipment or cabling installed by the team; and
- removing an ORAT unit entirely from the cockpit within a 10-minute period.

2.3 POWER

A Competitor shall supply the ORAT:
- a direct, un-switched DC power source delivering a minimum of 12.0 volts, 7.0 amps (measured at the point of connection to the ORAT), whenever the car's 'master' power is active (whether or not the engine is running); and
- a switched DC 12v power source delivering a minimum of 12.0 volts, 1.0 amp (required for a trigger, measured at the point of connection to the ORAT), whenever the car is in 'stage' or 'boost' mode.

3. CAMERA LENS, LOOM AND CABLES

3.1 INSTALLATION

A Competitor shall accommodate, within their vehicle, a space to install the camera loom with connectors and one or more camera lenses in the following positions:

- Two positions on the co-driver's side 'A' pillar;
- One position on the driver's side 'A' pillar;
- One position on the centre roll bar behind the driver and

les sièges du pilote et du copilote pour permettre un positionnement traditionnel de la caméra (point de vue) ;
- Un emplacement dans le compartiment moteur pour permettre le montage de caméras dans ou sur les panneaux de carrosserie avant ou les feux.

3.2 FOURNITURE DE L'EQUIPEMENT

Les concurrents devront utiliser les câbles fournis par la société de télévision officielle sauf accord explicite contraire avec cette dernière et uniquement selon les spécifications techniques telles que fournies (sur demande).

4. SYSTEMES DE MONTAGE DES CAMERAS

Seuls des caméras et systèmes de montage fournis par la société de télévision officielle peuvent être utilisés, sauf accord explicite contraire avec cette dernière et uniquement selon les spécifications techniques telles que fournies (sur demande).

5. MODIFICATIONS DES PIECES HOMOLOGUEES DU VEHICULE

En collaboration avec chaque concurrent et avec le consentement préalable du Délégué Technique de la FIA, la société de télévision officielle peut modifier des pièces homologuées non mécaniques afin de faciliter l'installation de fixations, câbles et lentilles de caméra (supplémentaires). Ces modifications peuvent inclure toute modification apportée aux panneaux de carrosserie (amovibles), aux ouvertures des feux, conduits, plaques d'obturation, tableaux de bord, supports et composants similaires. Ces modifications ne sauraient avoir un effet positif significatif sur les performances de la voiture, du point de vue aérodynamique ou autre.

6. FIA HIGH SPEED CAMERAS - VOITURES DE PRIORITE 1 INSCRITES PAR UN CONSTRUCTEUR UNIQUEMENT)

Il est obligatoire qu'une caméra haute vitesse du fournisseur désigné par la FIA soit montée et que l'installation respecte les critères suivants.

Orientation
Dirigée vers l'arrière.

Tangage:
Parallèle au Plan de Référence de la voiture ou, si impossible, aussi proche que possible pour assurer une bonne visibilité du casque et du haut du corps.

Roulis:
Vertical (par rapport au Plan de Référence de la voiture).

Lacet:
Aligné sur l'axe longitudinal central de la voiture.

Note: si cela simplifie l'installation, la caméra peut être retournée verticalement (180 deg. de rotation en roulis).

Position
La caméra devrait être intégrée dans le tableau de bord, en veillant à ce que l'objectif ne soit pas obstrué et que le tableau de bord ne risque pas de heurter la caméra lors d'un accident.

X: Surface arrière de caméra approx. [800-1000] mm NOM en avant du bord avant du support latéral d'épaule du siège.

Y: Aligné sur l'axe longitudinal central de la voiture.

Z: Adéquate afin d'assurer une bonne visibilité du casque et du haut du corps – conseil : typiquement avec le centre de l'objectif approx. au milieu entre le bord supérieur du support latéral de tête du siège (le plus haut des occupants) et le bord inférieur du support latéral d'épaule du siège (le plus bas des occupants).

Note: le centre de l'objectif est 14 mm au-dessus de la base de la caméra.

co-driver seats to allow for a traditional POV (point of view) camera position;
- one position in the engine bay to allow cameras to be mounted in or on the front body panels or lights.

3.2 SUPPLY OF EQUIPMENT

A competitor must use the cables supplied by the official TV company unless specifically agreed otherwise with the official TV company and then only to the exact technical specifications as supplied (on request).

4. CAMERA MOUNTING SYSTEMS

Only camera and other mounting systems supplied by the official TV company may be used, unless specifically agreed otherwise with the official TV company and then only to the exact technical specifications as supplied (on request).

5. CHANGES TO THE VEHICLE'S HOMOLOGATED PARTS

In cooperation with the individual Competitor and with the prior consent of the FIA technical delegate, the official TV company may initiate specific alterations to non-mechanical homologated parts in order to facilitate installation of (additional) camera lenses, cables and mountings. Such alterations may include modifications to (removable) body panels, light openings, ducts, blanking plates, dashboards, brackets and similar components. Such alterations may not have any significant beneficial effect on the performance of the car, aerodynamically or otherwise.

6. FIA HIGH SPEED CAMERAS - RALLY1 MANUFACTURER ENTERED RALLY1CARS ONLY)

It is mandatory that one high speed camera from the FIA-appointed supplier be mounted and that the installation satisfy the following criteria:

Orientation:
Pointing rearward.

Pitch:
Parallel to Reference Plane of car or, if not possible, as close as possible to ensure good view of helmet and upper body.

Roll:
Vertical (relative to Reference Plane of car).

Yaw:
Aligned with car longitudinal centreline.

Note: if this simplifies the installation, the camera can be inverted vertically (180 deg. rotation in roll).

Position:
The camera should be integrated within the dashboard, ensuring the lens is not obstructed and that the dashboard is unlikely to hit the camera during an accident.

X: Rear surface of camera approx. [800-1000]mm NOM forward of the front edge of seat-side-shoulder supports.

Y: Aligned with car longitudinal centreline.

Z: Adequate so as to ensure good view of helmet and upper body – guidance: typically with the centre of the lens approx. in the middle between the top edge of seat-side-head (highest of the occupants') and bottom edge of seat-side-shoulder (lowest of the occupants').

Note: centre of lens is 14 mm above base of camera.

Fixation:
La caméra doit être boulonnée selon les prescriptions du constructeur, sur un support rigide.

Faisceau:
Les faisceaux reliant la caméra à l'enregistreur et à l'alimentation doivent être acheminés de manière à limiter les risques de dommages pendant le fonctionnement normal et les incidents.

Fixation:
The camera shall be bolted as per the manufacturer's prescriptions, on a rigid support.

Loom:
The looms connecting the camera to the logger and to the power supply should be routed in such a way to imit the risk of damage during normal running and incidents.

APP. XIV - SECURITE OPERATIONNELLE EN MATIERE DE HAUTE TENSION ELECTRIQUE

Les concurrents, les pilotes, l'ASN, le Promoteur, l'organisateur, les bénévoles et les officiels doivent se conformer au Supplément 10 de l'Annexe H du Code Sportif International et, sur demande de la FIA, ils doivent fournir toute preuve de conformité que la FIA peut juger nécessaire.

APPENDIX XIV - HIGH VOLTAGE OPERATIONAL SAFETY

The competitors, drivers, ASN, Promoter, organizer, volunteers and official must comply with the Supplement 10 of the Appendix H to the International Sporting Code and upon request from the FIA, they must provide any proof of compliance that the FIA may deem necessary.

APPENDIX XV - RALLY1 – STRATEGIE HYBRIDE - DETAILS

1. DOCUMENTATION ET GUIDE D'UTILISATION

La documentation et le guide d'utilisation mentionnés ci-dessous sont disponibles sur FIA Networks (voir WRC_Hybrid_documentation_race_unitXXX.7z). La version de référence sera publiée dans le règlement particulier de chaque épreuve et/ou dans un bulletin ultérieur.

2. PREMIERE ACCELERATION

- La voiture peut libérer un maximum de 1000 kJ de boost hybride.
- Le fait de relâcher la pédale d'accélérateur OU d'appuyer sur la pédale de frein met fin à l'avance au boost hybride, même si les 1000 kJ n'ont pas été entièrement utilisés.
- Cette première accélération est activée en même temps que la stratégie de départ, en utilisant le statut de départ dans le logiciel de l'ECU.
- Une cartographie spécifique de boost hybride codée en dur peut être utilisée pendant cette première accélération. Dès que la première phase d'accélération est terminée, une commutation automatique doit être effectuée vers la cartographie de boost hybride standard.
- Un état de charge maximum sera imposé au début de la spéciale. Cette valeur sera définie dans la documentation officielle et le guide d'utilisation fournis par le fournisseur unique désigné par la FIA pour le système de propulsion hybride.

3. BOOST HYBRIDE

- Après chaque régénération valide, un boost hybride peut être utilisé dès que le pilote appuie sur la pédale d'accélérateur.
- Le boost hybride se termine dès que l'un des critères suivants est satisfait :

a) Energie maximale délivrée : qui est fonction de la longueur de la spéciale.
La valeur est définie par la longueur de la spéciale et le type de surface du rallye et est communiquée dans le règlement particulier de chaque épreuve.

- Toute limitation technique de l'unité hybride (état de charge minimum, température maximale de la batterie, etc.) telle que définie dans la documentation officielle et le guide d'utilisation fournis par le fournisseur unique désigné par la FIA pour le système de propulsion hybride.

b) Seuil du compteur d'énergie de régénération, communiqué dans le règlement particulier de chaque épreuve.

La construction de la demande de couple est basée sur :
a) Un maximum de 3 cartographies de couple différentes homologuées dans Ra1-22/XX. Aucun changement de cartographie n'est autorisé pendant une spéciale, seul le mode

APPENDIX XV - RALLY1 – HYBRID STRATEGY - DETAILS

1. DOCUMENTATION AND USER GUIDE

The documentation and user guide mentioned below are available on FIA Networks (see WRC_Hybrid_documentation_race_unitXXX.7z). The reference version will be published in the supplementary regulations of each event and/or subsequent bulletin.

2. FIRST ACCELERATION

- The car can release a maximum of 1000kJ of hybrid boost.
- Throttle pedal release OR brake pedal pressing will terminate the hybrid boost in advance, even if the 1000kJ have not been fully used.
- This first acceleration is activated at the same time as the launch strategy, using the launch status in the ECU software.
- One specific hard-coded hybrid boost map can be used during this first acceleration. As soon as the first acceleration phase has finished, an automatic switch must be made to the standard hybrid boost map.
- A maximum SOC will be imposed at the beginning of the stage. This value will be defined in the official documentation and user guide provided by the FIA-designated single supplier for the hybrid propulsion system.

3. HYBRID BOOST

- After each valid regen, one hybrid boost can be used as soon as the driver presses on the throttle pedal.
- The hybrid boost will terminate as soon as one of the following is satisfied:

a) Maximum energy released, which is dependent on stage length.
The value is defined by stage length and rally surface type, and communicated in the supplementary regulations of each event.

- Any technical limitation of the hybrid unit (minimum SOC, maximum battery temperature, etc.) as defined in the official documentation and user guide provided by the FIA-designated single supplier for the hybrid propulsion system.

b) Regen energy counter threshold, communicated in the supplementary regulations of each event.

Torque demand build is based on:
a) A maximum of 3 different torque maps homologated in Ra1-22/XX. No map change is allowed during a stage; only

désactivé est autorisé.

b) Une nouvelle cartographie ne peut être homologuée que lorsqu'un nouveau logiciel de l'ECU a été homologué. Les cartographies doivent être codées en dur. Seul 1 joker non comptabilisé, pour changer la cartographie codée en dur seulement, est autorisé dans la première année d'homologation de Ra1-22/XX.

- Un mode désactivé est autorisé, mais avec un délai de 60 s avant de pouvoir réactiver le mode hybride.
- Le compteur d'énergie délivrée maximale est remis à zéro après chaque régénération valide réalisée.
- Aucune accumulation à travers le boost hybride n'est autorisée.
- La valeur de l'énergie maximale délivrée pour chaque spéciale sera publiée avant l'épreuve et sera calculée en utilisant la longueur officielle de la spéciale indiquée dans l'itinéraire.

4. REGENERATION VALIDE

- L'énergie minimale accumulée récupérée sera communiquée dans le règlement particulier de chaque épreuve.
- Le maximum de la pédale d'accélérateur est de 30 %.
- Le compteur d'énergie de régénération est actif uniquement lorsque la pression du frein avant est supérieure à 5 bars et que la pédale d'accélérateur est inférieure à 30 %.
- La régénération n'est pas autorisée lorsque l'état de charge maximal (cette valeur sera définie dans la documentation officielle et le guide de l'utilisateur fournis par le fournisseur unique désigné par la FIA pour le système de propulsion hybride) ou lorsque toute limitation technique de l'unité hybride sont atteints.
- Si l'état de charge est ≥80 %, il est obligatoire d'activer automatiquement un boost hybride. A la fin de ce boost (énergie maximale libérée atteinte), il est nécessaire de relâcher la pédale d'accélérateur OU d'appuyer sur la pédale de frein pour obtenir un autre boost hybride si l'état de charge est encore supérieur à 80 %.
- Le compteur d'énergie de régénération sera remis à zéro après chaque déclenchement du boost hybride (puissance positive du MGU).
- Le frein à main peut être utilisé comme une entrée pour désactiver le couple hybride.

La construction de la demande de régénération est basée sur :

a) Un maximum de 3 cartographies de régénération différentes homologuées dans Ra1-22/XX. Aucun changement de cartographie n'est autorisé pendant une spéciale, seul le mode désactivé est autorisé.

b) Une nouvelle cartographie ne peut être homologuée que lorsqu'un nouveau logiciel de l'ECU a été homologué. Les cartographies doivent être codées en dur. Seul 1 joker non comptabilisé, pour changer la cartographie codée en dur seulement, est autorisé dans la première année d'homologation de Ra1-22/XX.

- Un mode désactivé est autorisé, mais aussi avec un délai de 60 s avant de pouvoir réactiver le mode hybride.

5. MODE SECTEUR DE LIAISON

- La cartographie pour le secteur de liaison est libre.
- La cartographie en mode EV complet et la charge en mode secteur de liaison ne sont pas incluses dans la limitation des cartographies gelées.
- Le mode secteur de liaison ne peut pas être utilisé sur une spéciale. Si la voiture sort du mode spéciale pendant une spéciale, le système hybride doit être désactivé.

the disabled mode is allowed.

b) A new map can be homologated only when a new ECU software has been homologated. Maps must be hard-coded. Only 1 non-counted joker, to change the hard-coded mapping only, is allowed in the first year of homologation of Ra1-22/XX.

- A disabled mode is allowed, but with a latch time of 60s before being able to return to hybrid mode.
- The maximum energy released counter is reset after each valid regen achieved.
- No accumulation across hybrid boost is allowed.
- The maximum energy released value for each stage will be published prior to the event, and will be computed using the official stage length reported in the itinerary.

4. VALID REGEN

- The minimum accumulated recovered energy will be communicated in the supplementary regulations of each event.
- Maximum throttle pedal is 30%.
- The regen energy counter is active only when the front brake pressure is higher than 5 bars and the throttle pedal is below 30%.
- Regen is not allowed when maximum SOC (this value will be defined in the official documentation and user guide provided by the FIA-designated single supplier for the hybrid propulsion system) or any technical limitations of the hybrid unit are reached.
- If SOC is ≥80% it is compulsory to automatically activate one hybrid boost. At the end of this boost (maximum release energy reached), it is necessary to release the throttle pedal OR press the brake pedal to get another hybrid boost if SOC is still above 80%.
- The regen energy counter will be reset after each hybrid boost initiation (positive MGU power).
- The handbrake can be used as an input to disable hybrid torque.

Regen demand build is based on:

a) A maximum of 3 different regen maps homologated in Ra1-22/XX. No map change is allowed during a stage; only the disabled mode is allowed.

b) A new map can be homologated only when a new ECU software has been homologated. Maps must be hard-coded. Only 1 non-counted joker, to change the hard-coded mapping only, is allowed in the first year of homologation of Ra1-22/XX.

- A disabled mode is allowed, but also with a latch time of 60s before being able to return to hybrid mode.

5. ROAD SECTION MODE

- Mapping for the road section is free.
- Mapping in full EV mode and road section mode charging are not included in the frozen maps limitation.
- Road section mode cannot be used on a stage. If the car goes out of stage mode during a stage, the hybrid system must be disabled.