Stan prawny na dzień 1 stycznia 2015

REGULAMIN
RAJDOWYCH SAMOCHODOWYCH
MISTRZOSTW POLSKI

2015

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 5
5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia 6
6. Regulamin uzupełniający 7
7. Osoby oficjalne – obsady personalne władz rajdu 7
8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama 7
9. Ubezpieczenia 10
10. Ruch drogowy 10
11. Zapoznanie z trasą rajdu 10
12. Przebieg rajdu — postanowienia ogólne 11
13. Serwisowanie 13
14. Opony 14
15. Park zamknięty 15
16. Protesty — odwołania 15
17. Punktacja w rundach RSMP 15
18. Nagrody w rundach RSMP 16
19. Warunki klasyfikacji rocznej 16
20. Klasyfikacje roczne RSMP 17
21. Inne postanowienia 19

Załączniki do regulaminu RSMP:

- Załącznik nr 1 – Kryteria do Listy priorytetowej PZM
- Załącznik nr 2 – Regulamin techniczny dla samochodów klas HR
- Załącznik nr 3 – Regulamin techniczny dla samochodów klas OPEN N
- Załącznik nr 4 – Rozmieszczenie reklamy organizatora
- Załącznik nr 5 – Schemat szykany

- Załącznik A – Formularz zgłoszenia
- Załącznik B – Karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego
- Załącznik C – Wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym
- Załącznik D – Zamówienie dodatkowej powierzchni w parku serwisowym
- Załącznik E – Karta OA i BK 1

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 i innych przepisów w oparciu, o które rozgrywane są rundy RSMP.

1.3. Rundy/rajdy RSMP 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,
- niniejszy Regulamin Ramowy RSMP wraz z załącznikami,
- Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych,
- Ustawa „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. Niniejszy regulamin obowiązuje we wszystkich rajdach/rundach RSMP znajdujących się w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM.

2.2. Do RSMP będą zaliczane rajdy/rundy określone w oficjalnym kalendarzu sportowym PZM na rok 2015, zwane dalej rajdami lub rundami.

3. Ogólne warunki organizacyjne dotyczące trasy i przebiegu rajdu

3.1. Łączna zaplanowana długość odcinków specjalnych (OS) będzie wynosić 135 km (±10%). Warunkiem uznania ważności rajdu jest spełnienie wymogów zawartych w punkcie 5.1.3 Regulaminu Sportowego.

3.1.1. Droga wykorzystywana jako OS będzie wyłączona z ruchu publicznego na 90 minut przed czasem startu pierwszej załogi. Start pierwszej załogi do OS będzie poprzedzony przejazdem samochodów funkcyjnych organizatora w następującej kolejności: C, B, A, 000, 00, 0. Dokładne czasy wjazdu samochodów funkcyjnych na trasę każdego OS zostaną podane w Planie bezpieczeństwa rajdu, jako załącznik, bezpośrednio przed startem do rajdu. Dodatkowo pomiędzy w/w samochodami funkcyjnymi po OS mogą poruszać się wyłącznie pojazdy: ZSS-u, Obserwatora PZM oraz Delegata ds. Bezpieczeństwa (zał. IX, art. 3 Regulaminu Sportowego).

3.1.2. Runda składa się łącznie z Etapu 1 i Etapu 2. Jako ostatni odcinek Etapu 2 będzie rozgrywany dodatkowo punktowany OS rajdu, tzw. Power Stage (PS).

3.2. Czas trwania rajdów.

Przy zachowaniu postanowień art. 2.1 i 2.7 Regulaminu Sportowego, ustala się, że trasa rajdu musi być podzielona na dwa Etapy (1 Etap = 1 dzień). Sumaryczna długość OS Etapu 1 musi wynosić 45km (±10%), natomiast sumaryczna długość OS Etapu 2 musi wynosić 90km (±10%).

3.2.1. Rozdanie nagród musi odbyć się w dniu przyjazdu na metę rajdu.

3.3. Trasy poszczególnych OS rozgrywanych na drogach publicznych mogą być przejeżdżane podczas rajdu nie więcej, niż 3 razy w każdym z kierunków. Nie dotyczy to rajdów szutrowych, gdzie OS muszą być przejeżdżane tylko w jednym kierunku, maksymalnie 2 razy. Jeżeli OS są rozgrywane w przeciwnych kierunkach, to musi powstać taki układ trasy, aby przeciwne przejazdy tego odcinka nie odbywały się w czasie tego samego Etapu. Wszystkie OS podczas rajdu muszą mieć jednolitą nawierzchnię. Dopuszcza się wprowadzenie krótkich łączników o odmiennej

nawierzchni, jednak suma ich długości nie może przekraczać 10% długości OS.

3.4. Zobowiązuje się organizatorów do następującego harmonogramu zawodów:
- środa – w godz. 18:00 – 22:00 wydawanie dokumentów do zapoznania z trasą rajdu, odbiór administracyjny (OA) oraz montaż GPS (opcjonalnie),
- czwartek – w godz. 7:00 - 8:00 alternatywne wydawanie dokumentów do zapoznania z trasą rajdu, odbiór administracyjny (OA) oraz montaż GPS (opcjonalnie),
- czwartek – w godz. 08:00 – 20:00 zapoznanie z trasą rajdu,
- czwartek – w godz. 19:00 – 23:00 badanie kontrolne 1 (BK 1) oraz montaż GPS,
- piątek – w godz. 8:00 – 12:00 odcinek testowy (8:00-10:30 samochody 4WD, 9:30-12:00 samochody 2WD),
- piątek – w godzinach popołudniowych ceremonia startu,
- piątek – rajd Etap 1,
- sobota – rajd Etap 2, w tym ok. godz. 15:00 - Power Stage.

W przypadku kiedy niedziela jest 2 Etapem rajdu, cały harmonogram ulega przesunięciu o jeden dzień.
Odstępstwa od powyższego harmonogramu wymagają zgody GKSS.

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 100 m;
- Odległość pomiędzy metą lotną i metą stop musi być większa niż 250 m. Musi ona zapewniać 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 warunki lokalne, a zwłaszcza ukształtowanie drogi, terenu oraz szybkość samochodów;
- Co 3-5 OS-ów musi być zaplanowana komasacja. Teoretyczny czas komasacji dla pierwszej załogi powinien wynosić do 15 minut. Komasacja musi być zlokalizowana przed parkiem serwisowym, natomiast przed metą rajdu zalecane jest przegrupowanie, które umożliwi pierwszym trzem załogom wjazd na metę w odpowiedniej kolejności.

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 powyższych ustaleń będą rozpatrywane na wniosek organizatora przez GKSS.

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 przepisu 12.6.2 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 maksymalnej szerokości 10 cm w górnej części szyby przedniej z napisem „Centrum Kierowania Rajdem" (w kolorze czarnym).

4. Dopuszczone samochody - podział na grupy i klasy

4.1. Do rajdów dopuszczone będą niżej wymienione samochody odpowiadające postanowieniom Załącznika J do MKS (zwanego dalej Zał. J):

- samochody Grupy R (Zał. J, art. 260, 260D i 261),
- samochody Super 2000 (Zał. J, art. 254A),
- samochody Super 2000-Rally 1.6T z max. średnicą wewnętrzna wlotu powietrza do sprężarki wynoszącą 30 mm, (Zał. J, art. 255A z wyjątkiem punktu 5.1.1-b),
- samochody RGT (Zał. J, art. 256),
- samochody Grupy N (Zał. J, art. 254),
- samochody Grupy A, w tym Super 1600 (Zał. J, art. 255),
- samochody zgodne z postanowieniami przepisów technicznych, które są zawarte w załącznikach nr 2 i 3 do niniejszego regulaminu.

4.2. Wszystkie samochody zgłoszone do rajdu muszą posiadać dopuszczenie do ruchu drogowego i muszą spełniać wymagania art. 253 Zał. J w zakresie obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa. Zastosowane modyfikacje dozwolone przez Zał. J dla wszystkich samochodów muszą być zgodne z przepisami Ustawy „Prawo o ruchu drogowym" ze szczególnym uwzględnieniem przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.
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 homologacji E.
We wszystkich samochodach dopuszczalny poziom hałasu mierzony zgodnie z procedurą FIA, pomiędzy 2500 i 3500 obr/min, nie może przekroczyć 98 dB(A). W czasie BK 1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić kartę homologacyjną na drukach FIA (oryginał) oraz Książkę Samochodu Sportowego (KSS) pod rygorem niedopuszczenia do startu. Dopuszcza się stosowanie folii przyciemnianej na szybach zgodnie z art. 253.11 Zał. J. Folia przyciemniana na szybach przednich drzwi musi być dopuszczona do ruchu drogowego (przepuszczalność światła co najmniej 70%). Folie posrebrzane w RSMP są zabronione. Każdy samochód, który będzie niezgodny z przepisami nie zostanie dopuszczony do startu w rajdzie.

4.3. Podział na klasy:

4.3.1. Samochody posiadające aktualną homologację FIA lub będące w okresie do 4 lat od daty jej wygaśnięcia:

Klasy	Grupy samochodów	Pojemność
2	S2000-Rally 1.6T	max. śred. wew. wlotu powietrza do sprężarki = 30 mm
	S2000-Rally 2.0	
	Grupa R5	
2N	Grupa N	powyżej 2000 cm^3 (aktualny N4)
RGT	RGT	
3	Grupa A	powyżej 1600 cm^3 i do 2000 cm^3
	Super 1600	
	R2C	wolnossące powyżej 1600 cm^3 i do 2000 cm^3
		turbo powyżej 1067 cm^3 i do 1333 cm^3
	R3C	wolnossące powyżej 1600 cm^3 i do 2000 cm^3
		turbo powyżej 1067 cm^3 i do 1333 cm^3
	R3T	do 1620 cm^3 / nominalna
	R3D	do 2000 cm^3 / nominalna
4	Grupa A	powyżej 1400 cm^3 i do 1600 cm^3
	R2B	wolnossące powyżej 1390 cm^3 i do 1600 cm^3
		turbo powyżej 927 cm^3 i do 1067 cm^3
	Kit-car	do 1600 cm^3
4N	Grupa N	powyżej 1600 cm^3 i do 2000 cm^3
5	Grupa A	do 1400 cm^3
	Grupa N	do 1600 cm^3
	R1A/B	wolnossące do 1600 cm^3
		turbo do 1067 cm^3

4.3.2. Samochody z wygasłą homologacją powyżej 4 lat (załącznik 2):

Klasy	Grupy samochodów	Pojemność
HR2	Grupa A	powyżej 2000 cm^3 (samochody WRC nie są dopuszczone)
	Grupa N	powyżej 2000 cm^3
HR3	Grupa A	powyżej 1600 cm^3 i do 2000 cm^3
	BMW E30	zgodne z zał. nr 2*
HR4	Grupa A	powyżej 1400 cm^3 i do 1600 cm^3
	Kit-car	do 1600 cm^3
HR4N	Grupa N	powyżej 1600 cm^3 i do 2000 cm^3
HR5	Grupa A	do 1400 cm^3
	Grupa N	do 1600 cm^3
HR+30	zgodne z zał. nr 2	

** samochody BMW E30 zgodne z zał. nr 2 będą klasyfikowane w klasie HR3 tylko w sezonie 2015 i 2016.*

Samochody homologowane jako Kit Car o pojemności silnika powyżej 1400 cm^3 i do 1600 cm^3 są dopuszczone (Klasa 4 lub HR4), jeżeli są zgodne także z art. 255.6.2 „Masa" Zał. J. 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 3.

4.3.3. Samochody klasy OPEN N:
Samochody zgodne z zał. nr 3.

4.4. GKSS może, na pisemny wniosek zainteresowanych zawodników, utworzyć w trakcie sezonu dodatkową, nową klasę.

5. Dopuszczeni zawodnicy, dokumenty, uprawnienia

5.1. Do udziału w rajdzie, jako zawodnik lub kierowca i pilot dopuszczona będzie każda osoba, która posiada ważną licencję stopnia „R" lub inną międzynarodową odpowiedniej kategorii. Osoba posiadająca licencję stopnia „R" z adnotacją „co-driver", będzie dopuszczona tylko jako pilot, bez prawa prowadzenia samochodu na OS.

5.2. Obowiązującym dokumentem w zakresie aktualnych badań lekarskich jest Międzynarodowa Karta Zdrowia (MKZ). MKZ dla posiadaczy licencji stopnia „R" i „R co-driver" wydawana jest przez Biuro Sportu i Turystyki PZM (BSiT PZM).

5.3. Obydwaj członkowie załogi muszą posiadać uprawnienia do prowadzenia pojazdu (ważne prawa jazdy odpowiedniej kategorii), ważne badania lekarskie z aktualnym wpisem upoważnionego lekarza w MKZ. Ustala się, że ważność badań lekarskich wynosi 6 miesięcy dla zawodników do ukończenia 23 roku życia, natomiast 12 miesięcy dla pozostałych zawodników, o ile lekarz nie określi krótszego terminu. Ważność orzeczenia psychologicznego wynosi 5 lat od daty badania, o ile psycholog nie określi krótszego terminu. Orzeczenie psychologiczne musi obejmować cały bieżący sezon sportowy. Członkowie załogi, którzy ulegli wypadkowi podczas rajdu i udzielona została im pomoc medyczna, chcąc uczestniczyć w kolejnym rajdzie muszą poddać się ponownym badaniom lekarskim i uzyskać aktualny wpis do MKZ.

5.4. W przypadku kiedy którykolwiek z członków załogi uległ wypadkowi i konieczna była interwencja medyczna lub został hospitalizowany podczas 1 Etapu rajdu, jego udział podczas 2 Etapu rajdu jest możliwy wyłącznie po uzyskaniu pisemnej zgody naczelnego lekarza zawodów, podczas badania po zakończeniu 1 Etapu.

5.5. Kolejność startu do rajdu będzie określona porządkiem nadanych przez GKSS numerów startowych. GKSS przydzieli startującym numery startowe według następujących kryteriów:

- seria 1: kierowcy z listy priorytetowej FIA,
- seria 2: kierowcy z listy priorytetowej PZM - zał. nr 1,
- seria 3: pozostali kierowcy.

W każdym rajdzie obowiązuje przydział numerów startowych według następującej kolejności klas: 2, 2N, RGT, OPEN N, HR2, 3, HR3, 4, HR4, 4N, HR4N, 5, HR5, HR+30.

W wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach GKSS lub ZSS będzie mógł odstąpić od podanej powyżej kolejności biorąc pod uwagę klasę samochodu i/lub kierowcy.

Kolejność numerów startowych kierowców będzie następująca:

- w pierwszym rajdzie sezonu -zgodnie z klasyfikacją generalną ubiegłego sezonu;
- w kolejnych rajdach – dla kierowców z list priorytetowych zgodnie z aktualną klasyfikacją generalną po poprzednim rajdzie i odpowiednio w klasach dla kierowców pozostałych.

5.6. Nazwiska kierowcy i pilota poprzedzone pierwszą literą imienia wraz z flagami narodowymi muszą być umieszczone na samochodzie zgodnie z zał. nr 4.

5.7. Podczas trwania rajdu załoga musi posiadać przy sobie prawa jazdy, licencje kierowcy/pilota i okazywać je na każde żądanie osób oficjalnych i sędziów organizatora. Nieprzestrzeganie tego przepisu pociągnie za sobą karę do wykluczenia włącznie. Podczas rajdów/rund RSMP, karta identyfikacyjna nie będzie stosowana.

5.8. W rajdach/rundach RSMP obowiązuje karta wykroczeń.

6. Regulamin uzupełniający

6.1. Wstępna wersja regulaminu uzupełniającego oraz mapa rajdu musi być przesłana do GKSS najpóźniej na 3 miesiące przed dniem BK 1.

6.2. Regulamin uzupełniający, po nadaniu wizy PZM, musi być umieszczony na stronie internetowej rajdu nie później, niż 30 dni przed dniem BK 1. Harmonogram czasowy, mapy rajdu oraz plan parku serwisowego muszą być umieszczone na stronie internetowej rajdu nie później niż 14 dni przed dniem BK 1.

6.3. Każdy zawodnik używający systemu łączności radiowej podczas trwania rajdu ma obowiązek podania w formularzu zgłoszenia częstotliwości pasm radiowych oraz ilość urządzeń. Używanie przez zawodnika pasm łączności radiowej bez stosownych zezwoleń oraz bez uzgodnienia z organizatorem będzie karane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

7. Osoby oficjalne - obsady personalne władz rajdu

7.1. W rajdach niezaliczanych do Rajdowych Mistrzostw FIA, ZSS będzie się składał z trzech osób wyznaczonych przez GKSS. W innym przypadku będzie zastosowany art. 3.1 Regulaminu Sportowego.

7.2. Na każdą rundę 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 każdą rundę GKSS powoła Delegata ds. Bezpieczeństwa 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 wniosek Delegata ds. Bezpieczeństwa może podjąć decyzję o przerwaniu lub odwołaniu OS.

7.4. Na każdą rundę GKSS powoła Delegata Technicznego, 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 każdą rundę GKSS powoła Kierownika Centrum Kierowania Rajdem (CKR) wraz z jego zespołem.

8. Zgłoszenia, wpisowe, reklama

8.1. Zgłoszenie jest zawarciem umowy cywilnoprawnej z organizatorem. Obowiązek prawidłowego wypełnienia zgłoszenia (zał. A) spoczywa na zawodniku/kierowcy.

Zgłoszenia na jeden Etap rajdu nie będą przyjmowane. Zgłoszenie obejmuje również klasyfikację klubową (każdy zawodnik posiadający polską licencję ma obowiązek wskazania w zgłoszeniu przynależności klubowej), zespołów sponsorskich i zespołów producentów.

8.1.1. Zawodnik, nie później niż w dniu zgłoszenia do danych zawodów, zobowiązany jest umieścić w serwisie Inside PZM następujące, zeskanowane obustronnie w kolorze, aktualne dokumenty:

- licencję zawodnika i licencje kierowców,
- prawa jazdy kierowców,
- międzynarodowe karty zdrowia (MKZ),
- pisemną (stałą na cały sezon) zgodę macierzystego klubu na starty w zawodach (dopuszcza się wysłanie skanu jednorazowej zgody bezpośrednio do organizatora, podczas wypełniania zgłoszenia),
- dowód rejestracyjny pojazdu (dopuszcza się wysłanie skanu bezpośrednio do organizatora),
- polisę ubezpieczeniową pojazdu (dopuszcza się wysłanie skanu bezpośrednio do organizatora).

Dokumenty umieszczone w serwisie Inside PZM będą udostępnione do wglądu organizatorom zawodów PZM w celu ich zweryfikowania przed OA. W przypadku, gdy zamieszczone w serwisie Inside PZM dokumenty będą nieaktualne organizator ma prawo nałożyć na zawodnika karę w wysokości 300,- PLN.

8.1.2. Zawodnik wypełnia wyłącznie elektroniczny formularz zgłoszenia dostępny poprzez stronę internetową PZM lub rajdu. Po prawidłowym wypełnieniu, dołączeniu potwierdzenia wpłaty wpisowego i zatwierdzeniu, zgłoszenie zostanie automatycznie wysłane pocztą elektroniczną do danego organizatora oraz do zawodnika na wskazany przez niego w formularzu adres e-mail. Zgłoszenie będzie przyjęte tylko i wyłącznie po opłaceniu wpisowego.

8.1.3. W trakcie wypełniania zgłoszenia wraz z załącznikami dodatkowo automatycznie generowane są następujące dokumenty:

- karta wyposażenia bezpieczeństwa osobistego, (zał. B),
- wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym (opcjonalnie), (zał. C),
- druk zamówienia dodatkowej powierzchni w parku serwisowym (opcjonalnie), (zał. D),
- karta OA i BK 1, (zał. E).

8.1.4. Jedynym 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 oryginałów wszystkich wymaganych dokumentów.

8.1.5. Wypełnioną i wydrukowaną Kartę wyposażenia bezpieczeństwa osobistego zawodnicy przedstawiają sędziemu podczas BK 1.

8.1.6. Każdy zawodnik, który chce otrzymać fakturę VAT z tytułu opłaty wpisowego oraz opłaty za dodatkową powierzchnię w parku serwisowym musi podać dane do faktury w trakcie wypełniania elektronicznego formularza zgłoszenia. Po spełnieniu tego warunku, zawodnik otrzyma fakturę VAT podczas OA.

8.1.7. 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 w sezonie 2015 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. Maksymalna wysokość podstawowego wpisowego na każdy rajd w roku 2015 dla zawodników prywatnych (samochód zgłoszony przez kierowcę lub pilota tego samochodu) wynosi:

Dla zawodników zgłaszających się samochodami klas:	Z reklamą dodatkową organizatora	Bez reklamy dodatkowej organizatora
2, 2N, RGT	3 000,- PLN	6 000,- PLN
OPEN N, HR2	2 500,- PLN	5 000,- PLN
3, 4, 4N, 5	2 000,- PLN	4 000,- PLN
HR3, HR4, HR4N, HR5 zawodnicy sklasyfikowani w RPP w sezonie 2014 - nie dotyczy zgłoszeń samochodami klas: 2, 2N, RGT, OPEN N, HR2	1 500,- PLN	3 000,- PLN
HR+30	1 000,- PLN	2 000,- PLN

8.2.2. Wpisowe w terminie 2 jest wyższe o 500,- PLN w stosunku do każdej kwoty zawartej w tabeli w art. 8.2.1.

8.2.3. Dla zawodników osób prawnych (samochód zgłoszony przez osobę inną, niż kierowca lub pilot tego samochodu) wpisowe jest wyższe o 500,- PLN w stosunku do każdej kwoty zawartej w tabeli w art. 8.2.1.

8.2.4. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów sponsorskich obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 500,- PLN za jedną załogę.

8.2.5. W przypadku zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów obowiązuje dodatkowe wpisowe w wysokości 500,- 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 OA. Organizator zobowiązany jest do umieszczenia w regulaminie uzupełniającym zał. nr 4 z 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. 15.7 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” **	1	1	-
Tablica „Pojazd Towarzyszący” **	1	1	-
Tablica na samochód „Zespół Rajdowy”	4	-	4
Tablica na samochód „Zaplecze” **	1	-	-
Książka drogowa z regulaminem uzupełniającym	2	1	1
Książka serwisowa	2	2	-
Oficjalna mapa rajdu	4	2	3
Oficjalny program rajdu / informator	4	2	3
Identyfikator/opaska członka załogi	2	2	-
Identyfikator/opaska mechanika	6	4	-
Identyfikator/opaska członka zespołu	10	4	6
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. 49.5. Regulaminu Sportowego*			

8.3.4. Na wniosek zawodnika, 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 200,- PLN.

9. Ubezpieczenia

9.1. Każdy zawodnik i/lub kierowca bierze udział w rajdzie na własną odpowiedzialność. Kierowca musi posiadać dokument stwierdzający zawarcie (posiadanie) umowy OC właściciela pojazdu zarejestrowanego w kraju lub za granicą, zawartej i ważnej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności za straty zawodników 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 innym ubezpieczeniem. Obie te polisy muszą obejmować cały czas trwania rajdu.

9.3. Przez fakt podpisania zgłoszenia zawodnik i/lub kierowca zrzeka 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 innych zawodników i/lub 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 następujące kary:
- pierwsze wykroczenie — kara pieniężna w wysokości 2000,- PLN,
- drugie wykroczenie — kara pieniężna w wysokości 3000,- PLN,
- trzecie wykroczenie — niedopuszczenie do rajdu.

10.1.2. Za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego w czasie trwania rajdu nakładane będą następujące kary:
- pierwsze wykroczenie — kara pieniężna w wysokości 2000,- PLN,
- drugie wykroczenie — kara czasowa 5 minut,
- trzecie wykroczenie — wykluczenie z rajdu.

10.1.3. Kary pieniężne wymienione w art. 10.1.1 i 10.1.2 są nakładane niezależnie od kar administracyjnych (mandat, grzywna itp.) nałożonych przez organy uprawnione do kontroli ruchu drogowego i podlegają uiszczeniu w kasie organizatora rajdu. Powyższe nie wyklucza możliwości nałożenia na wniosek organizatora, dalszych kar przez GKSS.

11. Zapoznanie z trasą rajdu

11.1. Szczegółowe ustalenia odnośnie zapoznania z trasą rajdu poda organizator 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 do przestrzegania 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 tych dodatkowych ustaleń dotyczących zapoznania z trasą rajdu, zawartych w regulaminie uzupełniającym, 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. 25 Regulaminu Sportowego oraz z regulaminem uzupełniającym rajdu.

11.5. Jeżeli organizator wprowadza zorganizowane zapoznanie z trasą rajdu wg art. 25 Regulaminu Sportowego, to ograniczona ilość przejazdów powinna pozwolić na minimum trzykrotne przejechanie trasy każdego OS z maksymalną prędkością dozwoloną przepisami ruchu drogowego, z uwzględnieniem proponowanej przez organizatora drogi dojazdowej. 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 zawodnik, którego kierowca i/lub pilot, 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, 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 dyskwalifikacji włącznie.

11.7. Podczas zapoznania z trasą rajdu, każda załoga musi używać samochodu zapoznawczego, który spełnia wymagania art. 25 Regulaminu Sportowego.

11.8. Po zakończeniu zapoznania z trasą rajdu każda załoga zobowiązana jest zwrócić kartę zapoznania z trasą wraz z kartą wykroczeń 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 2 osoby reprezentujące zawodnika. Będzie to możliwe po uiszczeniu u organizatora kwoty w wysokości 500,- PLN. W ramach opłaty organizator zapewni załodze samochodu rozpoznania trasy dodatkową książkę drogową z regulaminem uzupełniającym oraz mapę rajdu. Samochód rozpoznania trasy, oznaczony specjalnymi naklejkami z numerami odpowiadającymi numerowi zawodnika, którego reprezentuje, będzie mógł wjechać na trasę OS-u w czasie 80-65 minut przed 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 C musi on bezwzględnie zjechać z trasy OS i nie może na nią powrócić. Złamanie w/w przepisów powodować będzie konsekwencje w stosunku do reprezentowanego zawodnika wyciągnięte przez ZSS.

12. Przebieg rajdu – postanowienia ogólne

12.1. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami załącznika L do MKS FIA (Zał. L).

12.1.1. Podczas przebywania w samochodzie na trasie OS każdy członek załogi pod rygorem wykluczenia z rajdu musi mieć na głowie zapięty kask ochronny (lista techniczna FIA nr 25) i musi mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa (lista techniczna FIA nr 24).

Noszenie przez każdego członka załogi systemu bezpieczeństwa FHR, ograniczającego ruch głowy (lista techniczna FIA nr 29 i 36) jest obowiązkowe. Warunki używania systemów FHR opisane są w Rozdziale III Zał. L.

Tylko do końca sezonu 2015 dopuszcza się stosowanie kasków zgodnych ze standardem: BS6658-85 type A/FR (czerwona naklejka) oraz Snell SA 2000.

12.1.2. 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 (lista techniczna FIA nr 27).

Noszenie przez każdego członka załogi systemu bezpieczeństwa ograniczającego ruch głowy do przodu FHR (lista techniczna FIA nr 29) jest obowiązkowe łącznie z kaskami tak, jak podano w Rozdziale III Zał. L.

12.1.3. Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załóg będzie odbywała się podczas BK 1 oraz w każdym momencie trwania zawodów. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z homologacją skutkuje nałożeniem przez ZSS kary do wykluczenia załogi z rajdu włącznie.

12.1.4. Systemy gaśnicze (z listy technicznej FIA nr 16) muszą mieć możliwość natychmiastowego uruchomienia ich zarówno wewnątrz kabiny, jak i na zewnątrz samochodu.

12.2. Każdy samochód na trasie OS musi poruszać się z włączonymi światłami mijania i musi mieć zamknięte szyby.

12.3. Pomiar czasu na OS będzie prowadzony z dokładnością do 1/10 sekundy.

12.4. Ważenie samochodów może mieć miejsce w każdym momencie trwania zawodów, zgodnie z Zał. J.

12.5. Jeżeli organizator zdecyduje się ustawić na trasie OS szykany, 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 rajdu na zawodnika kary 10s za pierwszy stwierdzony przypadek. Każde następne naruszenie szykany przez tego samego zawodnika powoduje zwiększenie kary o kolejne 100%.

12.5.1. Jeżeli organizator na trasie OS ustawi jakiekolwiek wygrodzenia, wymuszające na załodze zmianę kierunku jazdy, to zastosowanie mają wszystkie wytyczne i konsekwencje jak w punkcie 12.5.

12.5.2. Organizatorzy na odcinkach specjalnych mogą ustawić tzw. „ograniczenia cięć", których zadaniem będzie uniemożliwienie skrócenia lub zjechania z wyznaczonej drogi podczas zapoznania z trasą i/lub w czasie trwania odcinka specjalnego. Każde opuszczenie drogi czterema kołami poza krawędź jezdni mające na celu skrócenie trasy zostanie zasygnalizowane ZSS. 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.

12.6. 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 wykluczeniu załogi z rajdu.

12.6.1. 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 nadaniu odpowiedniej kary.

12.6.2. Każdy tom książki drogowej musi zawierać formularz 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 lub w biurze rajdu przed zakończeniem Etapu. Niestosowanie się do tak przyjętego trybu postępowania spowoduje w każdym przypadku poinformowanie ZSS, który podejmie właściwą decyzję.

12.7. 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 członków zespołów oraz ich hostess.

12.8. Jeżeli odcinek specjalny jest przerwany lub wstrzymany z jakiejkolwiek przyczyny, każdej załodze, której to dotyczy, Dyrektor rajdu przyzna czas, który uzna za najbardziej sprawiedliwy. Jednakże żadna załoga, która jest odpowiedzialna lub współodpowiedzialna za zatrzymanie odcinka, nie może z tego powodu odnieść korzyści.

12.9. Rozdanie nagród w klasyfikacji generalnej rajdu powinno odbywać się podczas przyjazdu załóg na metę rajdu.

12.10. W RSMP obowiązują następujące zasady RALLY 2**:**

12.10.1. Postanowienia ogólne
Zawodnik, który wystartował do Etapu 1, ale go nie ukończył i nie złożył formularza wycofania jest upoważniony do startu w Etapie 2 tylko i wyłącznie po wcześniejszym poddaniu samochodu weryfikacji przez sędziów technicznych. Przepis ten dotyczy każdego zawodnika wykluczonego z powodu przekroczenia limitu czasu lub zawodnika, który nie posiada potwierdzenia z punktu kontrolnego. Przepis ten nie ma jednak zastosowania w przypadku zawodnika wykluczonego w następstwie decyzji ZSS. W przypadku nieukończenia Etapu 2 punkty za rajd nie zostaną przyznane, natomiast przyznanie punktów bonusowych za Power Stage będzie możliwe tylko i wyłącznie po wstawieniu samochodu do parku zamkniętego najpóźniej przed czasem końcowego posiedzenia ZSS.

12.10.2. Miejsce i czas serwisowania
Każdy zawodnik, któremu nie uda się ukończyć Etapu 1, zgodnie z wyżej podanymi przepisami, może naprawiać swój samochód według własnego uznania w dowolnym miejscu, po wcześniejszym poddaniu go weryfikacji przez sędziów technicznych. W czasie weryfikacji zawodnik ma obowiązek uzgodnić z Delegatem Technicznym zakres naprawy i poinformować go o miejscu jej wykonywania. Delegat Techniczny musi przedstawić na posiedzeniu ZSS protokół przeprowadzonej weryfikacji wraz z dokumentacją zdjęciową. Samochód po naprawie musi być wstawiony do parku zamkniętego najpóźniej na 1 godzinę przed startem pierwszego zawodnika do Etapu 2 i musi być odebrany przez sędziów technicznych. Samochód musi zachować swoje oryginalne nadwozie, blok silnika oraz pozostałe elementy, które były zaplombowane podczas BK 1.

12.10.3. Kary
Za każdy nieukończony OS Etapu 1 zawodnik otrzyma karę 3 minut. Kara ta będzie doliczona do czasu osiągniętego przez najlepszego zawodnika w jego klasie na danym OS. W przypadku gdy w danej klasie występuje tylko jedna załoga kara będzie naliczona do najlepszego czasu osiągniętego w niższej klasie wg kolejności klas opisanej w pkt. 5.5 niniejszego regulaminu. W przypadku gdy zawodnik nie ukończy ostatniego OS Etapu 1 lub pomimo ukończenia ostatniego OS nie ukończy Etapu 1 (co będzie traktowane jak nieukończenie ostatniego OS Etapu 1) zostanie naliczona kara 5 minut w sposób opisany powyżej. Po nałożeniu kar czasowych uznaje się, że zawodnik ukończył Etap 1 i będzie klasyfikowany w całym rajdzie, co wiąże się z możliwością zdobywania punktów w Mistrzostwach, jak i punktów bonusowych za Power Stage.

13. Serwisowanie

13.1. Serwisowanie będzie odbywać się na zasadach podanych w art. 48-52 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 załogi 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. Zezwala się na umieszczenie w parku serwisowym reklam sponsorów zawodnika na samochodzie serwisowym, namiotach, parasolach oraz płotkach okalających wykupioną lub

przyznaną powierzchnię serwisową. Inne reklamy wymagają uzgodnienia i wyrażenia zgody przez organizatora rajdu.

13.2. Organizator każdej rundy RSMP obowiązany jest zaplanować trasę rajdu w taki sposób, aby w każdym Etapie przewidziany był geograficznie tylko jeden park serwisowy. Podstawowa powierzchnia stanowiska serwisowego jaką otrzyma zawodnik wynosi 50 m^2. W przypadku gdy wpłacone wpisowe będzie wyższe niż 2000,- PLN za każde dodatkowe 500,- PLN wpisowego zawodnik otrzyma dodatkowe 5 m^2 powierzchni stanowiska serwisowego. Zasada ta nie dotyczy dodatkowej wpłaty wynikającej z faktu zgłoszenia w drugim terminie.

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 „Zaplecze" (100 m^2 = 1 dodatkowa tablica „Zaplecze").

13.3. Podczas serwisowania obowiązkowe jest umieszczenie pod samochodem płachty z materiału płynoszczelnego lub folii o minimalnej grubości 0,5 mm o rozmiarach na tyle większych od wymiarów samochodu, 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 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 trakcie trwania rajdu, oprócz stref tankowania, zezwala się zawodnikom na dodatkowe tankowanie paliwa tylko bezpośrednio z dystrybutora, na stacjach paliw wyznaczonych i wskazanych przez organizatora w książce drogowej.

13.5. Paliwo.
Jako paliwo może służyć tylko benzyna lub olej napędowy, które muszą spełniać wymagania przepisów art. 252.9 Zał. J lub jeżeli dopuszcza to regulamin uzupełniający być paliwem handlowym zakupionym na komercyjnych stacjach paliw wyznaczonych przez organizatora rajdu w książce drogowej.

14. Opony

14.1. Obowiązuje stosowanie opon i kół zgodnie z art. 60 Regulaminu Sportowego Rajdów Regionalnych FIA 2015, z następującymi zmianami:

art. 60.1.2. OPONY FORMOWANE

Wszystkie samochody muszą być wyposażone w opony formowane. Ręczne nacinanie lub modyfikacja określonego wzoru bieżnika opony jest dozwolona. Jedynie oznakowane opony mogą być stosowane na OS.

art. 60.1.4. NUMER KODU KRESKOWEGO

Każda opona musi posiadać charakterystyczny uformowany numer kodu kreskowego, dostarczony przez zatwierdzonego przez FIA dostawcę kodów kreskowych. Kod kreskowy będzie służył do sprawdzania czy te same opony pozostają zamontowane w konkretnym samochodzie, pomiędzy zmianami opon. Kod kreskowy opony musi być zawsze widoczny z zewnątrz samochodu

art. 60.1.9. OPONY ASFALTOWE

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 Regulaminu

Sportowego i być homologowane przez FIA (patrz lista opublikowana na stronie internetowej FIA). Dozwolone są opony homologowane przed 01.05.2013. Dozwolone są opony z homologacją drogową „E".

art. 60; 60.1; 60.1.1; 60.1.3; 60.1.6; 60.1.7; 60.1.8; 60.1.10; 60.1.11; 60.1.12; 60.1.13. obowiązują w RSMP.

art. 60.1.5; 60.2; 60.3; 60.4; 60.5; 60.6 nie obowiązują w RSMP.

14.2. W czasie zawodów obręcze kół musza być pozbawione wszelkich oznakowań z poprzednich rajdów. Nie zastosowanie się do powyższego spowoduje nałożenie kary przez ZSS.

14.3. 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). Organizator ma obowiązek zorganizować tzw. „strefę grzania opon" o długości około 1 km przed pierwszym OS każdej sekcji rajdu. W miarę posiadanych możliwości ww. 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 wykluczenia z rajdu 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 będzie określona w regulaminie uzupełniającym lub 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 dyskwalifikacji włącznie.

16.7. Wysokość kaucji towarzyszącej zapowiedzi odwołania od decyzji ZSS do GKSS wynosi 2500,- PLN.

17. Punktacja w rundach RSMP

17.1. We wszystkich rundach prowadzone będą osobne klasyfikacje (zgodnie z art. 20.1 niniejszego regulaminu) z zachowaniem postanowień art. 17.2-17.4 niniejszego regulaminu.

17.2. We wszystkich klasyfikacjach stosowana będzie punktacja zależna od frekwencji w danej klasyfikacji na pierwszym PKC w rajdzie, zgodnie z tabelą:

Frekwencja w danej klasyfikacji

Zajęte miejsce	≥10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
I	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1
II	18	15	12	10	8	6	4	2	1	
III	15	12	10	8	6	4	2	1		
IV	12	10	8	6	4	2	1			
V	10	8	6	4	2	1				
VI	8	6	4	2	1					
VII	6	4	2	1						
VIII	4	2	1							
IX	2	1								
X	1									

17.3. Power Stage (ostatni OS rajdu) będzie dodatkowo punktowany wg następujących zasad:
- 3, 2, 1 pkt. odpowiednio za zajęcie pierwszego, drugiego i trzeciego miejsca w klasyfikacji generalnej lub klasyfikacji generalnej 2WD rajdu,
- 1 pkt. za zajęcie pierwszego miejsca w klasie, w której co najmniej trzech zawodników ukończyło Power Stage.
- w klasyfikacjach klubowej, zespołów producentów i zespołów sponsorskich punkty za Power Stage nie będą przyznawane.

17.4. Zawodnicy zgłoszeni w klasie HR2 samochodem napędzanym na jedną oś nie będą klasyfikowani w klasyfikacji generalnej 2WD.

18. Nagrody w rundach RSMP

18.1. Organizator zobowiązany jest zapewnić w klasyfikacji 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 miejsce w klasie liczącej 3-4 załogi – 2 puchary,
- za 1 i 2 miejsce w klasie liczącej 5 załóg – po 2 puchary,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasie liczącej 6 i więcej załóg – po 2 puchary,
- za 1, 2 i 3 miejsce w klasyfikacji klubowej – po 1 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.

18.2. W miarę możliwości organizator może przewidzieć inne nagrody, których lista musi być wywieszona na oficjalnej tablicy ogłoszeń przed rozpoczęciem rajdu.

18.3. Nagrodzeni zawodnicy zobowiązani są odebrać wszystkie nagrody osobiście podczas uroczystości rozdania nagród (zgodnie z programem rajdu). Nagrody nieodebrane przechodzą na własność organizatora.

19. Warunki klasyfikacji rocznej

19.1. W każdej klasyfikacji rocznej RSMP sklasyfikowani będą zawodnicy/kierowcy i piloci, którzy zostaną sklasyfikowani w minimum dwóch rajdach w sezonie.

19.2. We wszystkich klasyfikacjach rocznych RSMP, załogi będą klasyfikowane w całości, tj. kierowca i pilot razem, jeżeli przez cały sezon załoga startowała w tym samym składzie. W innym przypadku tylko kierowca będzie objęty klasyfikacją. Ewentualne przypadki szczególne związane ze stosowaniem niniejszego przepisu rozstrzygać będzie GKSS.

19.3. Sezon 2015 RSMP będzie się składał z 8 rund i będzie podzielony na dwie połowy (po 4 rajdy). We wszystkich klasyfikacjach rocznych, indywidualnych i zespołowych zawodnikom i/lub kierowcom punkty, w każdej połowie sezonu, będą zaliczone wg klucza :
- przy 4 rozegranych rundach – minus 1 runda,
- przy 3 i mniej rozegranych rundach – bez odliczenia.

19.4. Odliczeniu podlegają rundy z najmniejszą ilością punktów w każdej klasyfikacji oddzielnie. Odliczeniu nie podlega runda, w której zawodnik został wykluczony decyzją ZSS.

19.5. Zwycięzcą każdej klasyfikacji będzie zawodnik i/lub kierowca, który w ciągu sezonu zdobędzie zgodnie z regulaminem największą ilość punktów. Zawodnik i/lub kierowca, który zdobędzie drugą w kolejności, mniejszą liczbę punktów zajmie drugą pozycję itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów przez dwóch lub więcej zawodników i/lub kierowców w którejkolwiek klasyfikacji, dla ustalenia, który z zawodników i/lub kierowców zostanie sklasyfikowany na wyższym miejscu zostanie zastosowany art. 10 Regulaminu Sportowego.

19.6. Zawodnik wykluczony za odstępstwa techniczne podczas jednej z rund ponosi z tego tytułu konsekwencje w tej rundzie niezależnie od kary, którą może nałożyć GKSS.

20. Klasyfikacje roczne RSMP

20.1. W RSMP prowadzone będą następujące klasyfikacje roczne:
- 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 i piloci, którzy uczestniczą w rajdzie.

20.2.2. Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie zawodników/kierowców i pilotów 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 i piloci, którzy uczestniczą w rajdzie samochodem napędzanym na jedną oś z wyłączeniem zgłoszonych w klasie HR2.

20.3.2. Bez względu na ilość sklasyfikowanych w sezonie zawodników/kierowców i pilotów 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 i piloci 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 i więcej sklasyfikowanych - Mistrz Polski w klasie, Wicemistrz Polski w klasie oraz II Wicemistrz Polski w klasie.

20.5. Jeżeli w którymkolwiek z rajdów nie zostanie ogłoszona klasyfikacja w którejkolwiek klasie, rundę taką traktuje się jako nierozegraną dla danej klasy.

20.6. Klasyfikacja klubowa.

Klasyfikacja klubowa będzie prowadzona na każdym rajdzie i nie wymaga dodatkowego zgłoszenia. W klasyfikacji klubowej liczone będą punkty z klasyfikacji w klasach dla 3 zawodników klubu lub automobilklubu, którzy na danym rajdzie 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.

20.7. Klasyfikacja zespołów producentów.

20.7.1. Do klasyfikacji zespołów producentów może zgłosić się zawodnik osoba prawna, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika 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.

20.7.2. Zespół stanowi 1-2 załóg zgłoszonych przez tego zawodnika w pierwszej kolejności do rajdu/rundy. Wyłącznie prawidłowe zgłoszenie wskazanych załóg do rajdu/rundy upoważnia tego zawodnika do dalszego ich zgłoszenia do klasyfikacji 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.

20.7.3. Opis formy zgłoszenia do klasyfikacji zespołów producentów znajduje się w art. 8 niniejszego regulaminu.

20.7.4. Klasyfikacja zespołów producentów prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu.

20.7.5. 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.

20.7.6. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez względu na ilość sklasyfikowanych.

20.7.7. Jeżeli w którymkolwiek z rajdów nie zostanie ogłoszona klasyfikacja zespołów producentów, rundę taką traktuje się, jako nierozegraną.

20.8. Klasyfikacja zespołów sponsorskich.

20.8.1. Do klasyfikacji zespołów sponsorskich może zgłosić się zawodnik osoba prawna, który będzie legitymował się ważną licencją zawodnika wydaną przez PZM. Każdy z takich zawodników może zgłosić tylko jeden zespół do klasyfikacji zespołów sponsorskich. Nazwa marki sponsora/partnera musi występować w nazwie zespołu i na licencji.

20.8.2. Załogi uczestniczące w rajdzie/rundzie mogą być przez tego zawodnika zgłoszone do klasyfikacji dodatkowej – klasyfikacji zespołów sponsorskich. Zespół stanowi od 1 do 4 załóg, które uczestniczą w rajdzie/rundzie. 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, 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, 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.

20.8.3. Załoga uczestnicząca w rajdzie może być zgłoszona tylko w jednym zespole w klasyfikacji zespołów sponsorskich.

20.8.4. Opis formy zgłoszenia do klasyfikacji sponsorskiej znajduje się w art. 8 niniejszego regulaminu.

20.8.5. Klasyfikacja zespołów sponsorskich prowadzona będzie w każdym rajdzie w przypadku zgłoszenia przynajmniej jednego zespołu.

20.8.6. Tytuły mistrzowskie nadane zostaną bez względu na ilość sklasyfikowanych zespołów sponsorskich, pod warunkiem ogłoszenia klasyfikacji w minimum trzech rajdach (niezależnie od ilości rozegranych).

20.8.7. Jeżeli w którymkolwiek z rajdów nie zostanie ogłoszona klasyfikacja zespołów sponsorskich, rundę taką traktuje się, jako nierozegraną.

20.9. Obecność zawodnika/kierowcy i pilota, zwycięzców Mistrzostw w każdej klasyfikacji, jest wymagana na dorocznej ceremonii rozdania nagród PZM. Każda nieobecność, prócz przypadku siły wyższej, spowoduje nałożenie kary grzywny przez GKSS.

21. Inne postanowienia

21.1. Na wybranym fragmencie OS lub na fragmencie drogi o charakterze zbliżonym do trasy OS-ów rozgrywanych podczas rajdu, każdy organizator musi zorganizować przed zawodami odcinek testowy. Organizator zobowiązany jest zapewnić zabezpieczenie odpowiadające zabezpieczeniu OS jak podczas rajdu z zachowaniem pomiaru czasu oraz powinien przeprowadzić kontrolę przebiegu odcinka testowego przez CKR. Kierowcy z list priorytetowych są zobowiązani do udziału w odcinku testowym. Podczas udziału w odcinku testowym każda osoba biorąca w nim udział musi zachować wymogi bezpieczeństwa opisane w punkcie 12.1 niniejszego regulaminu. 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.
Jazda samochodem na odcinku testowym w kierunku przeciwnym do właściwego jest zabroniona pod rygorem niedopuszczenia zawodnika do startu przez ZSS.
21.2. BK 1 będzie przeprowadzone zgodnie z Regulaminem Sportowymi. Wzór standardowej karty OA i BK 1 podaje zał. E do niniejszego regulaminu.
21.2.1. Przed każdą rundą RSMP w trakcie BK 1 plombowane będą silniki (kadłub). 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 BK 1 plombowane będą nadwozia i/lub klatki bezpieczeństwa. Znakowanie i plombowanie (w trakcie BK 1) turbosprężarek i napędów pozostaje bez zmian – wg przepisów FIA.
21.2.2. Skrzynie biegów i mechanizmy różnicowe mogą być wymienione w czasie rajdu pod warunkiem, że sędziowie techniczni zostali wcześniej poinformowani o intencji dokonania takiej wymiany. W tych przypadkach sędziowie techniczni dokonają oznakowania zdemontowanych skrzyń biegów i mechanizmów różnicowych.
21.2.3. GKSS przewiduje możliwość przeprowadzenia przedsezonowego BK 1. Szczegóły tej procedury opublikowane będą komunikatem w późniejszym terminie.
21.3. Ze względów bezpieczeństwa, zabrania się mocowania kamer/obiektywów na zewnątrz samochodu (wysięgniki, przyssawki, uchwyty, itp.), które wystają poza obrys karoserii. Każdy stwierdzony taki przypadek może skutkować nałożeniem jednej z kar zgodnie z art. 12 MKS wg uznania ZSS.
21.4. W parku serwisowym obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Przekroczenie tej prędkości będzie skutkowało karami zgodnie z art. 10.1.2 niniejszego regulaminu.
21.5. Czas przeznaczony na badania samochodów wyznaczonych do badań kontrolnych po zakończeniu rajdu musi wynosić przynajmniej dwie godziny po przybyciu samochodów na miejsce badań kontrolnych. Obecność załóg w czasie badań kontrolnych nie jest konieczna. Niemniej, muszą one być reprezentowane przez wskazanego w zgłoszeniu przedstawiciela. W czasie badań kontrolnych, wszystkie osoby znajdujące się w ich strefie muszą uwidocznić identyfikator rajdu upoważniający ich do przebywania na tym obszarze.
21.6. 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.
21.7. Do kwestii nie ujętych niniejszym regulaminem ma zastosowanie MKS oraz Regulamin Sportowy wraz z załącznikami.
21.8. Jeżeli wystąpią różnice w interpretacji przepisów FIA to powstały spór rozstrzygać będzie obowiązujący tekst angielski.

21.9. Zasady wydania Książki samochodu sportowego (KSS) są umieszczone na stronie www.pzm.pl w dziale „dokumenty samochodów sportowych".

21.10. Po zakończeniu rajdu wszystkie dokumenty zdeponowane w biurze rajdu będą do odebrania przez członka załogi w PKC przy wjeździe do ostatniego parku zamkniętego. Załogi, które wycofały się z rajdu po odbiór dokumentów muszą zgłosić się do biura rajdu. Zwrot dokumentów w innym terminie nastąpi po otrzymaniu przez organizatora, potwierdzonego przelewu w wysokości 100,- PLN na jego rzecz.

21.11. System monitorowania GPS 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.

21.12. 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.

21.13. 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 w dniu 31 grudnia 2014 r.

Zał. 1

Kryteria do Listy priorytetowej PZM

Organizator każdego rajdu zgłoszonego do kalendarza sportowego PZM musi uwzględnić przy ustalaniu listy startowej i listy zgłoszeń 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/ rundzie RSMP w ostatnim sezonie.

5. Kierowca, który zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej w rajdzie/ rundzie RSMP w aktualnym sezonie.

GKSS może w uzasadnionych przypadkach na wniosek zawodnika przyznać priorytet PZM, który będzie funkcjonował wyłącznie poza granicami Polski.

Lista priorytetowa PZM w sezonie 2015 :

- Wojciech Chuchała
- Grzegorz Grzyb
- Łukasz Habaj
- Kajetan Kajetanowicz
- Tomasz Kasperczyk
- Robert Kubica
- Tomasz Kuchar
- Maciej Oleksowicz
- Maciej Rzeźnik
- Michał Sołowow*

* *przyznany priorytet PZM obowiązuje wyłącznie w startach poza granicami Polski.*

Zał. 2

Regulamin techniczny samochodów klas HR

1. Ustalenia ogólne

1.1. W klasach HR dopuszczone zostaną samochody, których homologacja FIA wygasła ponad 4 lata temu oraz wszystkie samochody z utraconą homologacją PZM. Nadwozia samochodów klas HR będą identyfikowane na podstawie homologacji, a nie na podstawie numeru VIN.

1.2. Samochody klasy WRC oraz samochody Kit Car o pojemności skokowej ponad 1600 cm^3 nie będą dopuszczone do startu w klasach HR.

2. Dopuszczone samochody

2.1. Wykaz samochodów dopuszczonych do startu w klasach HR jest dostępny na stronie FIA. Link do strony znajduje się poniżej (aktualizacja grudzień 2014 r.):
http://www.fia.com/sites/default/files/regulation/file/HomologatedForms-SortedByMake%26Model-2010.pdf

2.2. 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.

2.3. Samochody BMW E30, muszą być zgodne z homologacją FIA A/N-5401 lub A-5137. W sezonach 2015 i 2016 w samochodach BMW E30 dopuszcza się następujące odstępstwa od homologacji:

- skrzynia biegów z modelu BMW E36 (316-320) o przełożeniach: 1-4,23; 2-2,52; 3-1.67; 4-1.22; 5-1.00; R-4.04 oraz skrzynia biegów z modelu E36 (328) o przełożeniach: 1-4.21; 2-2.49; 3-1.66; 4-1.24; 5-1.00; R-3.85,
- przełożenie główne: 5.44:1,
- przekładnia kierownicza z dowolnego modelu BMW ze wspomaganiem lub bez,
- dowolna dźwignia hamulca ręcznego oraz jej położenie (pionowo lub poziomo). Sterowanie hamulca ręcznego musi być realizowane za pomocą linek,
- tylne tarcze hamulcowe typu tarczo-bębny, pochodzące z modelu BMW E30,
- kolektor wydechowy o dowolnym kształcie i materiale wykonania.

2.4 Do startu w klasie HR+30 dopuszczone będą samochody, które uzyskały homologację FIA lub PZM przed 1985 rokiem. W klasie HR+30 nie będzie stosowany podział na grupy (wiekowe, załącznikowe) oraz nie będzie podziału w zależności od pojemności skokowej silnika.

3. Przepisy bezpieczeństwa

3.1. Klatka bezpieczeństwa musi być wykonana zgodnie z wymogami Zał. J. Otuliny ochronne są obowiązkowe wg art. 8.3.5 art. 253 Zał. J.

3.2. Pasy bezpieczeństwa muszą posiadać aktualną homologację i znajdować się na liście technicznej FIA nr 24.

3.3. Fotele muszą posiadać aktualną homologację FIA i znajdować się na liście technicznej FIA nr 12.

3.4. Gaśnice i systemy gaśnicze muszą być stosowane wg art. 7 art. 253 Zał. J.

3.5. W pozostałym zakresie warunków bezpieczeństwa obowiązują wymagania określone w art. 253 Zał. J.

3.6. W klasach HR wyposażenie bezpieczeństwa osobistego członków załogi musi być zgodne z wymogami Regulaminu Ramowego RSMP.

3.7. W klasie HR+30, na wniosek zawodnika, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, delegat techniczny po konsultacji z GKSS, może zezwolić, w danym samochodzie, na odstępstwo od wyżej wymienionych wymogów przepisów bezpieczeństwa.

4. Badania kontrolne

4.1. W czasie BK 1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić kartę homologacyjną zgłoszonego samochodu na drukach FIA (oryginał) oraz Książeczkę Samochodu Sportowego (KSS), (pod rygorem niedopuszczenia do zawodów). Wskazane jest posiadanie również innych dokumentów umożliwiających identyfikację samochodu lub części oraz opisujących jego historię.

4.2. Każdy samochód musi być przygotowany wg posiadanej homologacji (z wyjątkiem samochodów BMW E30 – patrz art. 2.3 niniejszego załącznika).

4.3. Maksymalny dozwolony zakres przeróbek i zmian mechanicznych musi być zgodny z przepisami zawartymi w Zał. J, wydanym w czasie trwania homologacji samochodu.

4.4. 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.

4.5. Podczas BK 1 będzie odbywać się plombowanie sprężarek i innych wytypowanych części/zespołów.

4.6. Szyba przednia musi być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego". Pozostałe szyby muszą być wykonane ze szkła bezpiecznego (o czym świadczy ich oznakowanie). Szyby boczne muszą być oklejone folią przeciwodpryskową zgodnie z art. 253.11 Zał. J. Użycie folii posrebrzanych jest zabronione.

4.7. Uszy holownicze są obowiązkowe.

4.8. Każdy samochód, w którym fabrycznie zamontowany katalizator został wymontowany musi być wyposażony w katalizator homologowany przez FIA (dopuszcza się katalizatory „handlowe" które posiadają znak homologacji E). Katalizator nie może być modyfikowany.

We wszystkich samochodach dopuszczalny poziom hałasu mierzony zgodnie z procedurą FIA, pomiędzy 2500 i 3500 obr/min, nie może przekraczać 98 dB(A).

4.9. Masa samochodów musi odpowiadać przepisom technicznym FIA z okresu pochodzenia samochodu lub wartości podanej w karcie homologacyjnej dla Grupy N.

4.10. W samochodach HR opony muszą być zgodne z art. 14 regulaminu RSMP. Samochody klasy HR+30 mogą startować na oponach drogowych, posiadających znak homologacji „E" lub na oponach sportowych, których rozmiary będą zbliżone do opon oryginalnych z tolerancją ≤10%. Ponadto indeks nośności oraz indeks prędkości opon musi być odpowiedni do masy samochodu i osiąganych prędkości.

4.11. Zderzak przedni i tylny, spojlery oraz nakładki boczne progów mogą być wykonane z dowolnych laminatów.

4.12. Dopuszcza się stosowanie handlowych korektorów układu hamulcowego i pomp hydraulicznych hamulca ręcznego innych niż dozwolonych w homologacji samochodu sportowego FIA. Każda taka modyfikacja musi być uzgodniona z delegatem technicznym PZM (wojtek.nowak@pzm.pl) i wpisana do KSS.

4.13. Samochody, które zostaną uznane jako konstrukcje niebezpieczne nie zostaną dopuszczone do udziału w zawodach.

5. Postanowienia końcowe

5.1. W przypadku wątpliwości dotyczących zagadnień technicznych związanych z samochodami klas HR, należy kontaktować się z Delegatem Technicznym PZM (wojtek.nowak@pzm.pl).

5.2. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

Regulamin techniczny samochodów klasy OPEN N

Wstęp:

W klasie OPEN N dopuszczone są wszystkie homologowane modele samochodów Mitsubishi Lancer i Subaru Impreza, w których dokonano modyfikacji wykraczających poza ramy homologacji danego modelu lub art. 254 Zał. J.

W klasie OPEN N dopuszczone są również samochody zbudowane na bazie nadwozia samochodów turystycznych lub samochodów wielkoseryjnej produkcji (min. 2500 identycznych egzemplarzy wyprodukowanych w okresie kolejnych 12 miesięcy) nie posiadające homologacji sportowej FIA. Warunkiem dopuszczenia takich samochodów do klasy OPEN N jest wykorzystanie do ich budowy podzespołów pochodzących z Mitsubishi Lancera lub Subaru Imprezy.

Klasa OPEN N 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 klasy OPEN N zastosowane modyfikacje muszą być zgodne z poniższymi kryteriami.

1. Ustalenia ogólne

1.1. Wszystkie modyfikacje samochodów klasy OPEN N muszą być dokonywane w ramach jednej marki, tzn. zabroniony jest montaż w samochodzie Mitsubishi podzespołów Subaru i na odwrót. To samo dotyczy samochodów nieposiadających 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), nie muszą posiadać homologacji samochodu sportowego FIA.

1.3. 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). 2+2 typ samochodu 4 miejscowego, który nie spełnia kryteriów homologacji odnośnie wymiarów kokpitu dla regulaminów homologacyjnych samochodów Grupy A.

1.4 Przed zgłoszeniem do pierwszych zawodów samochody klasy OPEN N muszą przejść weryfikację zgodności z regulaminem technicznym samochodów klasy OPEN N. Weryfikacja ta będzie przeprowadzona w innym terminie i miejscu niż BK 1 pierwszych zawodów samochodu. Zaleca się aby wszystkie etapy budowy samochodu klasy OPEN N były dokumentowane fotograficznie oraz konsultowane z Delegatem Technicznym PZM (wojtek.nowak@pzm.pl).

1.5 Samochody typu sylwetkowego nie będą dopuszczone do startu w Grupie OPEN N

2. Bezpieczeństwo

Pojazdy ze względów bezpieczeństwa muszą odpowiadać przepisom następujących artykułów Załącznika J:

– Klatka bezpieczeństwa	253-8
– Pasy bezpieczeństwa	253-6
– Fotele	253-16
– Gaśnice i systemy gaśnicze	253-7
– Zbiornik paliwa	279-2.6.1
– Przewody paliwowe, pompy i filtry	253-1 i 253-2
– Otwory wlewu paliwa i ich zamknięcia	259-6.4
– Paliwo	252-9.1 i 252-9.2
– Przegroda przeciwpożarowa	253-15

– Główny wyłącznik prądu	253-13
– Przewody elektryczne	259-8.5
– Lusterka wsteczne	253-9
– Uszy holownicze	253-10
– Bezpieczny układ hamulcowy	253-4
– Prześwit	252-2.1
– Dodatkowe zamocowania (obowiązkowe)	253-5
– Zbiornik zbierający olej	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. Pozostałe szyby mogą być wykonane z poliwęglanu o minimalnej grubości 4 mm $/^{-0,20}$ mm.
– 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 dowolne, podobnie jak pierścienie tłokowe, sworznie i sposób ich zabezpieczenia.
– Korbowody i wał korbowy mogą być szlifowane, dopasowane, zmniejszone lub zmodyfikowane w drodze obróbki mechanicznej innej niż przewidywana dla części seryjnych, dozwolona jest również obróbka chemiczna i cieplna.
– Panewki mogą być dowolne, musi być jednak zachowany oryginalny typ i wymiary.
– Koło zamachowe może być dowolnie zmodyfikowane z zastrzeżeniem, że zawsze będzie można zidentyfikować je jako oryginalne. Homologacyjna masa minimalna koła zamachowego musi być zachowana i zgodna z tą samą homologacja co blok i głowica danego silnika.
– Kolektor ssący 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.
– 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 **33 mm**. Ogranicznik/zwężka musi być zamontowana na sprężarce zgodnie z rysunkiem 254-4 oraz wytycznymi zamocowania i pozostałych wymiarów zgodnie z art. 255A-5 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. Zawory ssące i wydechowe muszą być zgodne z tą samą homologacją co blok i głowica silnika z wyjątkiem długości trzonków zaworów, materiału i kształtu. 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 znajdować się będzie poniżej płaszczyzny piasty kół i nie będzie wystawać poza obrys samochodu.
- 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.

3.2. Przeniesienia napędu

- Sprzęgło i jego obudowa jest dowolne.
- Skrzynia biegów – konstrukcja skrzyni biegów musi być oparta na homologowanej obudowie skrzyni biegów z modyfikacjami pozwalającymi na zastosowanie pakietu sekwencyjnej zmiany biegów. Przełożenia skrzyni 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) obudowa mechanizmu zgodna z homologacją. Mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu mogą być tylko typu mechanicznego, bez wspomagania systemem hydraulicznym lub elektrycznym. 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 wielkości 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.) muszą pochodzić z modelu homologowanego, przy czym możliwe jest użycie wyżej wymienionych elementów z różnych modeli, ale nie marek. Położenie osi przegubów nie może być zmienione (rys. 255-5 Zał. J). Materiał przegubów jest dowolny.
- Sprężyny, amortyzatory (dozwolony jest jeden na koło) i stabilizatory są dowolne, ale nie mogą być regulowane z kabiny.

- Górne punkty zawieszenia mogą być modyfikowane poprzez dodanie materiału mające na celu zmianę skoku oraz geometrii zawieszenia, dodane materiały muszą być żelazne.

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 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. 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 i zaciski hamulcowe muszą mieć charakterystyczne wymiary zgodne z homologacją.
- Producent tarcz i zacisków hamulcowych, korektorów hamowania oraz pomp hydraulicznego układu hamulca ręcznego jest dowolny, ale muszą to być elementy dopuszczone do handlu.
- 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.

- Wygląd nadwozia samochodów Mitsubishi Lancer i Subaru Impreza musi być zgodny z homologacją modelu bazowego.
- Drzwi muszą pozostać oryginalne lub mogą być zmodyfikowane zgodnie z art. 255 -5.7.3.4. Pokrywa bagażnika, silnika, błotniki przednie 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 muszą być zgodne z art. 279-3.2.4.
- Osłony spodu samochodu muszą być zgodne z art. 255-5.7.2.10. Ponadto, w przypadku nadwozi innych niż Mitsubishi Lancer i Subaru Impreza muszą być spełnione poniższe wymogi:
- 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 140 mm.
- 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.

4. Postanowienia końcowe

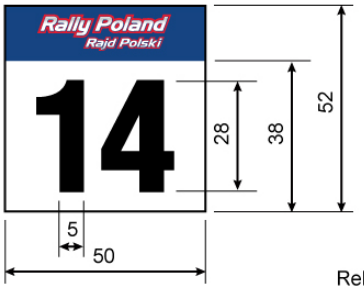
4.1. Każdy startujący samochód klasy OPEN N musi być zarejestrowany i musi posiadać dopuszczenie do ruchu drogowego na terenie RP. Ważność okresowego badania technicznego, jest potwierdzeniem tego, że samochód spełnia wymogi dla pojazdu mogącego poruszać się po drogach publicznych na terenie RP. Jeżeli pomimo całkowitej zgodności z regulaminami sportowymi samochód przedstawiony na BK 1 będzie budził wątpliwości Sędziego Technicznego, pojazd taki na wniosek Delegata Technicznego PZM będzie musiał przejść dodatkowe badanie techniczne w stacji SKP wskazanej przez organizatora i w obecności Sędziego Technicznego. Zakres badania zostanie wskazany przez Delegata Technicznego PZM. Koszt dodatkowego badania pokrywa zawodnik. W przypadku braku pozytywnego wyniku badania samochód nie zostanie dopuszczony do udziału w zawodach.

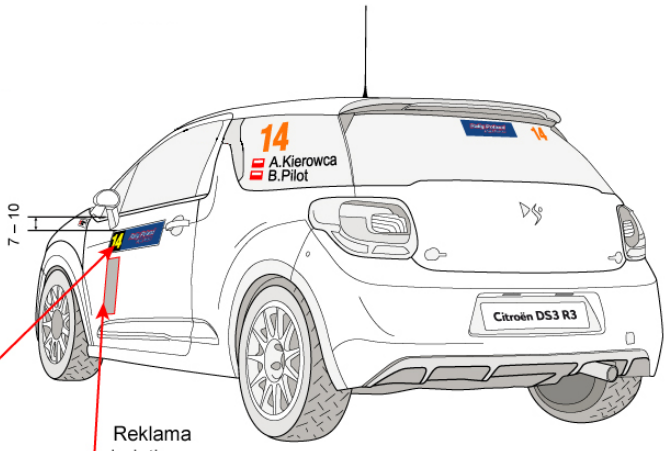
4.2. W czasie BK 1 zawodnik i/lub kierowca musi przedstawić Książeczkę Samochodu Sportowego (pod rygorem niedopuszczenia do zawodów). Wskazane jest posiadanie również innych dokumentów umożliwiających identyfikację samochodu lub części oraz opisujących jego historię.

4.3. Podczas BK 1 będzie odbywać się plombowanie sprężarek oraz wskazanych przez Delegata Technicznego PZM innych części i zespołów.

4.4. Wszystko, co nie jest w niniejszym regulaminie dozwolone, jest zabronione.

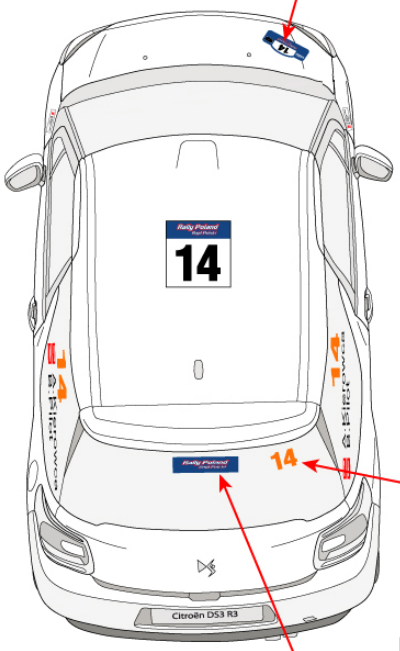
Opcjonalne pole numerowe
z reklamą obowiązkową





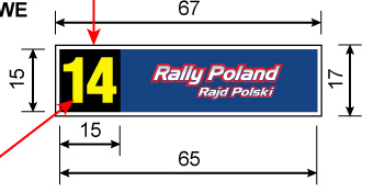
Reklama obowiązkowa

Reklama dodatkowa
23 x 35 cm



biała obwódka 1 cm

DRZWI LEWE

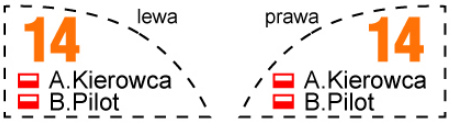


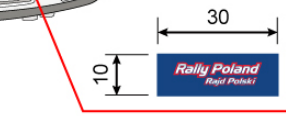
14
- tło – czarne matowe
- wysokość cyfry – 14 cm
- grubość kreski – 2 cm
- barwa – żółta PMS 803

DRZWI PRAWE

14
- wysokość cyfry – 14 cm
- barwa – pomarańczowa PMS 804

SZYBY BOCZNE I TYLNE

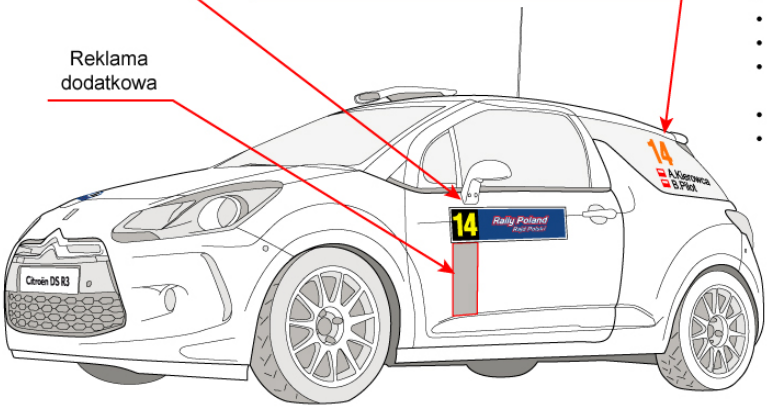




Reklama obowiązkowa

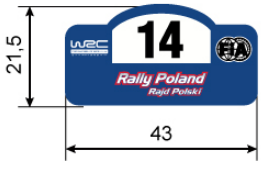
14
- wysokość cyfry – min. 18 cm
- grubość kreski – min. 2,2 cm
- barwa – pomarańczowa PMS 804

Reklama dodatkowa



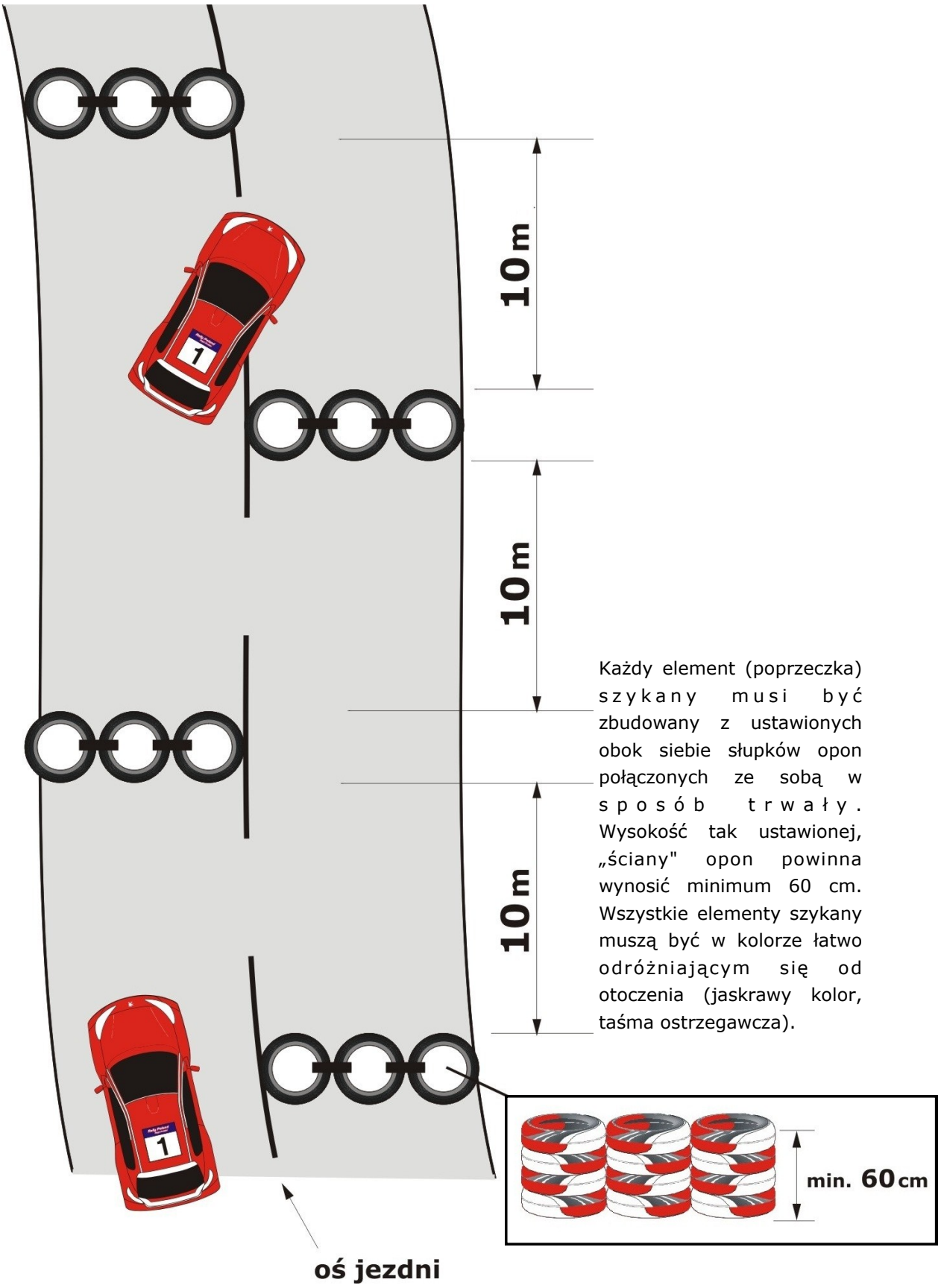
KIEROWCA I PILOT

- 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



Schemat szykany

Zał. 5



Każdy element (poprzeczka) szykany musi być zbudowany z ustawionych obok siebie słupków opon połączonych ze sobą w sposób trwały. Wysokość tak ustawionej, „ściany" opon powinna wynosić minimum 60 cm. Wszystkie elementy szykany muszą być w kolorze łatwo odróżniającym się od otoczenia (jaskrawy kolor, taśma ostrzegawcza).

LOGO ZAWODÓW | LOGO ORGANIZATORA

Runda RSMP – Nazwa Rajdu

DD.MM.RRRR, Miejsce

Zał. A

ZGŁOSZENIE INDYWIDUALNE / INDIVIDUAL ENTRY FORM

	ZAWODNIK / COMPETITOR	KIEROWCA / 1ST DRIVER	PILOT / CO-DRIVER
Zgłaszający / Entrant			
Nazwisko / Family Name			
Imię / First (given) Name			
Pseudonim / Pseudonym *			
Data urodzenia / Date of birth			
Narodowość / Nationality			
Nr paszportu / Passport No.			
Adres do korespondencji / Address for correspondence			
Telefon kontaktowy / Contact Telephone			
Fax / Fax No.			
E-mail / E-mail			
Przynależność klubowa / Club membership			
Stopień i Nr Licencji / Grade & Licence No.			
Wydana przez / Issued by ASN			
Nr prawa jazdy / Driving Licence No.			
Kraj wydania / Country of issue			
Częstotliwość radiowa / Radio frequency			

WZÓR DRUKU ZGŁOSZENIA

* wypełnić tylko w przypadku posiadania licencji wydanej pod pseudonimem / fill only when issued the licence under the pseudonym

Kontakt I.C.E

W nagłym wypadku proszę powiadomić In case of emergency please inform:	Nazwisko i imię/ Name	Telefon / Phone

SZCZEGÓŁY DOTYCZĄCE SAMOCHODU / DETAILS OF THE CAR

Marka / Make		Nr rejestracyjny / Registration No.	
Typ / Model		Nr podwozia / Chassis No.	
Rok produkcji / Year of Manufacture		Pojemność skokowa / Cubic Capacity	
Klasa / Class	Grupa / Group	Turbo / Turbo	Tak / Yes ○ Nie / No ○
Nr homologacji / FIA Homologation No.		Dominujący kolor / Predominant Colour	
Kraj rejestracji / Country of Registration		Nr książki pojazdu (jeżeli dotyczy) / Technical Passport No. (if it refers)	

Typ zgłoszenia / Type of entry

	Osoba prawna Trade / Legal etc.	○	Osoba fizyczna Private / Amateur	○
Reklama organizatora / Organiser's proposed advertising accepted	Tak / Yes	○	Nie / No	○

WPISOWE / ENTRY FEES

Aby zgłoszenie było ważne należy do niego dołączyć potwierdzenie wpłaty właściwej kwoty na konto organizatora, tj. przekaz bankowy, potwierdzenie przelewu bankowego itp. / For this entry form to be valid it must be accompanied by the appropriate entry fees, a receipt for the full amount paid to the entrants ASN, a bankers draft of details.

Z reklamą dodatkową organizatora / with optional advertising

Wysokość wpisowego w terminie: Sum of entry fees in the time-limit:	Termin 1: od dd/mm/2013 do: dd/mm/2013, 24h:00		Termin 2: od dd/mm/2013 do: dd/mm/2013, 24h:00	
Dla zawodników prywatnych z klasy: For individual competitors with class:	00,00 PLN	○	00,00 PLN	○
Dla zawodników prywatnych z klasy: For individual competitors with class:	00,00 PLN	○	00,00 PLN	○
Dla zawodników klasy HR oraz dla zawodników sklasyfikowanych w RPP w sezonie - nie dotyczy zgłoszeń samochodami klas:	00,00 PLN	○	00,00 PLN	○
Dla zawodników osób prawnych For team competitors	00,00 PLN	○	00,00 PLN	○
Dla zawodników zgłoszonych do klasyfikacji zespołów sponsorskich For competitors to the sponsor team classification	+ 500,00 PLN	☐	+ 500,00 PLN	☐
Dla zawodników zgłoszonych do klasyfikacji producentów For competitors to the manufacturer's classification	+ 500,00 PLN	☐	+ 500,00 PLN	☐

Bez reklamy dodatkowej organizatora / without optional advertising

Wysokość wpisowego w terminie: Sum of entry fees in the time-limit:	Termin 1: od dd/mm/2013 do: dd/mm/2013, 24h:00		Termin 2: od dd/mm/2013 do: dd/mm/2013, 24h:00	
Dla zawodników prywatnych z klasy: For individual competitors with class:	00,00 PLN	○	00,00 PLN	○
Dla zawodników prywatnych z klasy: For individual competitors with class:	00,00 PLN	○	00,00 PLN	○
Dla zawodników klasy HR oraz dla zawodników sklasyfikowanych w RPP w sezonie - nie dotyczy zgłoszeń samochodami klas:	00,00 PLN	○	00,00 PLN	○
Dla zawodników osób prawnych. For team competitors	00,00 PLN	○	00,00 PLN	○
Dla zawodników zgłoszonych do klasyfikacji zespołów sponsorskich For competitors to the sponsor team classification	+ 500,00 PLN	☐	+ 500,00 PLN	☐
Dla zawodników zgłoszonych do klasyfikacji producentów For competitors to the manufacturer's classification	+ 500,00 PLN	☐	+ 500,00 PLN	☐

Przelew bankowy (obowiązkowo dowód nadania) Swift Bank Transfer (receipt compulsory)	**Automobilklub, Numer Rachunku 00 0000 0000 0000 0000 0000 0000**	Czeki nie są akceptowane. is not accepted.

Informacje do ustalenia kolejności startu / Seeding information

Kierowca / First Driver	Samochód / Car	Grupa / Group	Klasa / Class
FIA Priorytet / FIA Priority ○ Tak/Yes ○ Nie/No		Priorytet ASN / ASN Priority ○ Tak/Yes ○ Nie/No	
Poprzedni priorytet FIA / Previous FIA Seed ○ Tak/Yes ○ Nie/No		Jeśli tak, podaj rok / If yes, year:	
Zwycięzca Mistrzostw Krajowych / National ○ Tak/Yes ○ Nie/No		Jeśli tak, podaj nazwę / If yes, championship:	Rok / Year:

Rok / Year	Rajd / Event Międzynarodowe, krajowe, inne / International, National, other	Samochód / Car	Grupa / Group	Miejsce w kl. generalnej / O/A Position	Miejsce w klasie / Class Position	Ilość załóg na mecie / No. Finishers

Inside PZM

REJESTRACJA OBOWIĄZKOWA DLA POSIADACZY LICENCJI PZM
REGISTRATION IS MANDATORY FOR PZM LICENCE HOLDERS

DLA ZAWODNIKÓW ZAGRANICZNYCH
FOR FOREIGN COMPETITORS OTHER ASN LICENCE HOLDERS
Prześlę komplet dokumentów na e-mail Organizatora: {e-mail}

OŚWIADCZENIE / DECLARATION

Pieczątka(*) PZM lub Klubu Zawodnika / ASN Stamp(*)	Podpis Zawodnika / Signature of Competitor	Podpis Kierowcy / Signature of 1st Driver Podpis Pilota / Signature of Co-driver

☐ **Zgoda całoroczna jest na Inside PZM / Annual authorisation is on PZM Inside**
(*) lub pisemne potwierdzenie zgody Klubu / (*) or letter from the entrant's ASN authorising and approving the entry

Wybierz plik Nie wybrano pliku

WZÓR DRUKU ZGŁOSZENIA

Zał. B

LOGO ZAWODÓW | LOGO ORGANIZATORA

Runda RSMP – Nazwa Rajdu

DD.MM.RRRR, Miejsce

WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA OSOBISTEGO / SAFETY EQUIPMENT

Kierowca / Driver

	Producent /Manufacturer	Nr hom. / Standard numb.	Model / Model	Numer seryjny/Serial No.
Kask / Helmet				
Hans / Hans				
Kombinezon / Overall		8856-2000		
Rękawiczki / Gloves		8856-2000		
Balaklawa / Balaclava		8856-2000		
Bielizna (koszulka) / Top underwear		8856-2000		
Buty / Boots		8856-2000		
Skarpety / Socks		8856-2000		
Bielizna (kalesony) / Pants		8856-2000		

Pilot / Co-Driver

	Producent /Manufacturer	Nr hom. / Standard numb.	Model / Model	Numer seryjny/Serial No.
Kask / Helmet				
Hans / Hans				
Kombinezon / Overall		8856-2000		
Balaklawa / Balaclava		8856-2000		
Bielizna (koszulka) / Top underwear		8856-2000		
Buty / Boots		8856-2000		
Skarpety / Socks		8856-2000		
Bielizna (kalesony) / Pants		8856-2000		

WZÓR DRUKU

Dodatkowe wyposażenie bezpieczeństwa kierowcy i pilota / Driver and Co-Driver additional safety equipment

Oświadczam, że w czasie rajdu załoga będzie używała w/w elementów wyposażenia bezpieczeństwa. I declare that during the rally the crew will use above-mentioned elements of the equipment of the safety.

Nazwisko upoważnionej osoby / Name team representative	Podpis upoważnionej osoby / Signature team representative

WPŁATA / PAYMENT

Potwierdzenie wpłaty: Confirmation of payment:	Wybierz plik Nie wybrano pliku / No file Załącz plik potwierdzający wpłatę. Attach file confirming the payment.
FAKTURA VAT / VAT INVOICE	TAK NIE

Twój e-mail / Your e-mail:

Na ten e-mail otrzymasz potwierdzenie wypełnienia druku. / In this email you will receive confirmation of completing the form.

Wniosek o wspólne/sąsiadujące stanowisko w parku serwisowym

Zał. C

LOGO ZAWODÓW | LOGO ORGANIZATORA

Runda RSMP – Nazwa Rajdu

DD.MM.RRRR, Miejsce

Wniosek o wspólne / sąsiadujące stanowisko w Parku Serwisowym
The Same / Neighbouring Service Park Space Order Form

W celu ułatwienia obsługi w Parku Serwisowym, zawodnikom / kierowcom korzystającym z tego samego pojazdu serwisowego, zaleca się wypełnienie niniejszego wniosku. Wypełniony formularz musi dotrzeć do organizatora najpóźniej w **dd/mm/rrrr, 24h:00**.

It is recommended to fill in this form in order to enable the teams using the same service van and/or staff to have the same / neighboring Service Park space. This form must be filled and delivered to the organizers of the rally the latest by **dd/mm/rrrr, 24h:00**.

Zawodnik / Kierowca **Competitor / Driver**		Nr załogi* / Competitor No*
Zawodnik / Kierowca **Competitor / Driver**		Nr załogi* / Competitor No*
Zawodnik / Kierowca **Competitor / Driver**		Nr załogi* / Competitor No*
Zawodnik / Kierowca **Competitor / Driver**		Nr załogi* / Competitor No*
Zawodnik / Kierowca **Competitor / Driver**		Nr załogi* / Competitor No*

Osoba do kontaktów / Contact person	Telefon Komórkowy / Mobile Phone
Imię i nazwisko wnioskującego / Name of the person ordering	Podpis / Signature

WZÓR DRUKU

* wypełnia organizator po nadaniu numerów startowych
* to be filled by the organizer after starting numbers have been given

—>

WPŁATA / PAYMENT

Potwierdzenie wpłaty: **Confirmation of payment:**	Wybierz plik Nie wybrano pliku / No file **Załącz plik potwierdzający wpłatę.** **Attach file confirming the payment.**
FAKTURA VAT / VAT INVOICE	TAK NIE
Kwota: Amount:	
Nazwa firmy: Company Name:	
Ulica, numer: Street:	
Kod pocztowy: Zip code:	
Miejscowość: City:	
Kraj: Country:	
NIP: Tax number:	

Twój e-mail / Your e-mail:

Na ten e-mail otrzymasz potwierdzenie wypełnienia druku. /
In this email you will receive confirmation of completing the form.

Zał. D

LOGO ZAWODÓW | LOGO ORGANIZATORA

Runda RSMP – Nazwa Rajdu

DD.MM.RRRR, Miejsce

Zamówienie dodatkowej powierzchni w Parku Serwisowym
Additional Park Space Order Form

W ramach wpisowego, każdej załodze zostanie przyznana powierzchnia w Parku Serwisowym wynosząca 50m² lub 60m² dla zawodników prywatnych oraz 70m² dla zawodników – osób prawnych.
Na prośbę zawodnika, w miarę dostępności miejsca, organizator przyzna dodatkową powierzchnię.
Pierwszeństwo będą mieli zawodnicy – osoby prawne.
Opłata za dodatkową powierzchnię w Parku Serwisowym wynosi:

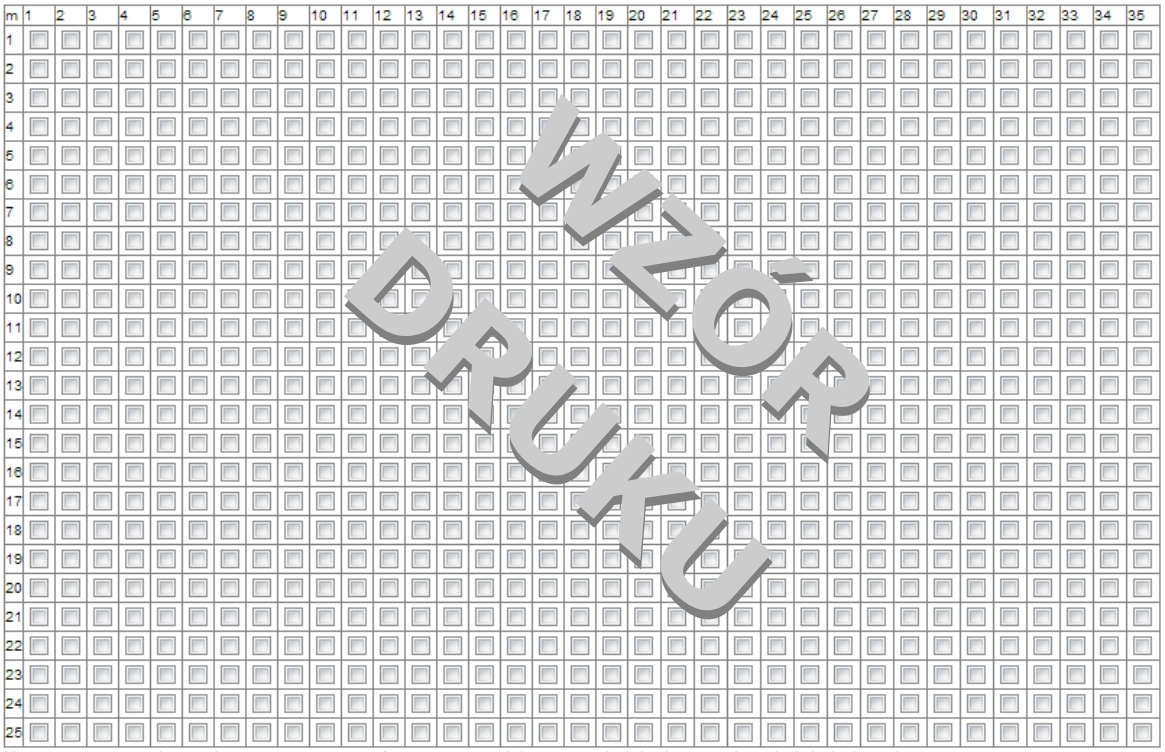
- 20,00 PLN/m² – dla zawodników prywatnych,
- 30,00 PLN/m² – dla zawodników – osób prawnych.

Wypełniony formularz musi dotrzeć do organizatora najpóźniej w **dd/mm/rrrr, 24h:00**.

The entry fee includes the assignment of Service Park space which is 50m² or 60m² for private entrant and 70m² for legal entrant.
Every competitor will be able to receive additional space (if available) with priority for legal entrants.
The fee for additional Service Park space is as follows:

- 20,00 PLN/m² – for private entrant
- 30,00 PLN/m² – for legal entrant

This form must be filled and delivered to the organizers of the rally the latest by **dd/mm/rrrr, 24h:00**.



Na powyższym schemacie proszę zaznaczyć zarys stanowiska z uwzględnieniem powierzchni dodatkowej.
Please mark the lay out of the vans including the additional space.

Zamawiam **I hereby, order**	m2	**dodatkowej powierzchni w Parku Serwisowym.** **of additional Service Park space.**

Zawodnik / Kierowca **Competitor / Driver**			
Samochód serwisowy – nr rej. **Service van – number plates**			
Osoba do kontaktów **Contact person**		**Telefon Komórkowy** **Mobile Phone**	
Imię i nazwisko zamawiającego **Name of the person ordering**		**Podpis** **Signature**	

Zał. E

LOGO ZAWODÓW | LOGO ORGANIZATORA

Runda RSMP – Nazwa Rajdu

DD.MM.RRRR, Miejsce

Numer Startowy / Start Number

KARTA ODBIORU ADMINISTRACYJNEGO / THE CARD OF ADMINISTRATIVE CHECK

Klasa / Class	Grupa / Group	Czas OA / Time of AC	Wyznaczony czas BK / Appointed scrutineering time	
			Rzeczywisty czas BK / Real scrutineering time	

Zgłaszający / Entrant

	Zespół / Team	Imię i Nazwisko / Name	Nr licencji / Licence No.	ASN / ASN
Zawodnik / Competitor				

Załoga / Crew

	Imię / First name	Nazwisko / Family name	Pseudonim / Pseudonym	St. Nr licencji / Grade & Licence No.	Narodowość / National	ASN / ASN
Kierowca 1st Driver						
Pilot Co-Driver						

Samochód / Car

Marka / Make		Nr rejestracyjny / Registration No.			
Typ / Model		Nr podwozia / Chassis No.			
Rok produkcji / Year of Manufacture		Pojemność skokowa / Cubic Capacity			
Klasa / Class:	Grupa / Group:	Turbo / Turbo	Tak / Yes		Nie / No
Nr homologacji / FIA Homologation No.		Dominujący kolor / Predominant colour			
Kraj rejestracji / Country of Registration		Nr książki pojazdu (jeżeli dotyczy) / Technical Passport No. (if it refers)			

ODBIÓR ADMINISTRACYJNY / ADMINISTRATIVE CHECK

Dokumenty / Papers		P N X *	Uwagi / Annotations
Zawodnik / Competitor	Licencja / Licence		
Kierowca 1st Driver	Licencja / Licence		
	Prawo jazdy / Driving licence		
	Międzynarodowa Karta Zdrowia / International Medical Form		
Pilot Co-Driver	Licencja / Licence		
	Prawo jazdy / Driving licence		
	Międzynarodowa Karta Zdrowia / International Medical Form		
Karta zapoznania z trasą / Reconnaissance card			
Karta wykroczeń zapoznania z trasą / Reconnaissance penalty card			
Kara / Penalty			

* P – Pozytywny / Positive; N – Negatywny / Negative; X – Nie dotyczy / Does not apply

Podpis zawodnika
Competitor signature

Podpis przyjmującego dokumenty
Signature of accepting documents

WZÓR KARTY OA

LOGO ZAWODÓW | LOGO ORGANIZATORA

Runda RSMP – Nazwa Rajdu

DD.MM.RRRR, Miejsce

Numer Startowy
Start Number

KARTA BADANIA KONTROLNEGO BK 1 / SCRUTINEERING BEFORE THE RALLY

Klasa ____ **/ Grupa:** ____

	P N X *		P N X *
Poziom hałasu: max 98db(A) pomiędzy 2500-3500 obr/min Noise level: max 98db(A) between 2500-3500 rpm		**Sygnał dźwiękowy: min. 97 db(A)** Horn: min. 97 db(A)	

Podpis kontrolera / Scrutineer signature

Dowód rejestracyjny Documents of the car		**Numery startowe** Competition numbers	
Polisa ubezpieczeniowa OC Insurance cover of the car		**Tablice rajdowe** Rally plates	
Tablice rejestracyjne Registration plates		**Reklama na szybie przedniej i tylnej** Advertising on the windscreen & rear window	
Homologacja (FIA) FIA homologation form		**Szyb[illegible]olie przeciwodpryskowe bez[illegible]przyciemniane** Win[illegible]y films colourless/tinted	
Książka Samochodu Sportowego (jeżeli dotyczy) Technical Paszport (if it refers)		**N[illegible]szyby boczne i błotniki przednie)** Names & [illegible]	

Podpis kontrolera / Scrutineer signature

Klatka bezpieczeństwa Safety rollcage		**Bezpieczny zb[illegible]ik pa[illegible]a tech. FIA nr 01)** Safety fuel tank (FIA [illegible] lis[illegible]01)	
Otuliny ochronne (lista tech. FIA nr 23) klatki bezpieczeństwa Protective padding (FIA tech. list No. 23) on safety rollcage		**[illegible]wór zwrotny paliwa[illegible] kabi[illegible](lis[illegible]a tech. FIA nr 18)** [illegible]l returne value in cockpit ([illegible] No[illegible]	
Fotele (lista tech. FIA nr 12 lub 40), punkty zamocow. i wsporniki Seats (FIA tech. list No. 12 or 40), anchorage points & su[illegible]ports		**Zab[illegible]enie przewodów, [illegible]p[illegible]a i o[illegible]ie[illegible]nie** [illegible]s a[illegible]np[illegible]otection	
Pasy bezpieczeństwa (lita tech. FIA nr 24 Safety harness (FIA tech. list No. 24)		**Przeg[illegible]da ogn[illegible]onna (kabina)** Protecti[illegible]agains[illegible](c[illegible]g[illegible])	
Dwa noże do przecinania pasów bezp[illegible]ze[illegible]wa Two belt cutters for harnesses		**Widocznos[illegible]o tyłu (l[illegible]erka zewnętrzne)** Rear visibility (two external [illegible]-vi[illegible]mirrors)	
Kolorowe Znaki SOS / OK format A3 Colored Signs SOS / OK size A3		**Uszy holownicze (p[illegible]y[illegible])** Towing eyes (front & re[illegible]	
Pojemniki na kaski z materiału niepalnego Helmets compartment from flame resistance material		**Dodatkowe zamocowania (pokrywa silnika i b[illegible]żnika)** [illegible]ional fasteners (bonnet & boot lids)	
Hamulec ręczny (blokownie) Handbrake (fly-off)		**Fartuchy przeciwbłotne** [illegible]udguard flaps	
Kabina części zamienne, narzędzia zamocowane za/lub pod fotelami Cockpit - all spare parts, tools fasten behind/or under the seats		**Światła (+max. 6 dodatkowych) i wycieraczki** Lights (+max. 6 additional) & wipers	
Gaśnice ręczne Manual extinguishers		**Akumulator (mocowanie i osłona)** Battery (fasten & cover)	
System gaśniczy (lista techniczna FIA nr 16) Extinguishing system (FIA tech. list No 16)		**Trójkąt i apteczka** Warning triangle & first aid set	

Podpis kontrolera / Scrutineer signature

Minimalna dopuszczalna masa samochodu (kg) min. vehicle weight (kg)		**Rzeczywista masa samochodu (kg)** True vehicle weight (kg)	

Podpis kontrolera / Scrutineer signature

Karta kontroli wyposażenie bezpieczeństwa osobistego załogi - oddzielny załącznik Driver / Co-driver equipment - another appendix	

WZÓR KARTY BK 1

WYNIK BADANIA / SCRUTINEERING RESULT

Zgodny z przepisami technicznymi i / lub bezpieczeństwa Complied with technical and/or safety regulations	**Niezgodny** z przepisami technicznymi i / lub bezpieczeństwa Not complied with technical and/or safety regulations
Podpis Delegata Technicznego Delegate signature ..... godz. / time:	**Podpis Delegata Technicznego** Delegate signature ..... godz. / time: .....
LEGENDA: Wynik pozytywny / Positive result - P (v) Wynik negatywny / Negative result - N (o) Nie dotyczy / Does not apply - (X)	**Decyzję BK przyjąłem do wiadomości** Scrutineer's decision accepted ..... **Podpis kierowcy lub przedstawiciela zawodnika** Driver or representative of the competitor