

**PRZEPISY OGÓLNE ZAWODÓW
PUCHARU ŚWIATA RAJDÓW
TERENOWYCH FIA
NA ROK 2011**

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
GŁÓWNA KOMISJA SPORTU SAMOCHDOWEGO
www.pzm.pl

SPIS TREŚCI

WSTĘP
DEFINICJE – CHARAKTERYSTYKA ZAWODÓW
ZGŁOSZENIE ZAWODÓW
TERMINOLOGIA
PRZEPISY
REGULAMIN I WARUNKI PUBLIKACJI
ZMIANY REGULAMINU – KOMUNIKATY
STOSOWANIE – INTERPRETACJA REGULAMINÓW
ZAKWALIFIKOWANIE ZAWODÓW DO PUCHARU FIA
DOPUSZCZONE POJAZDY
OPONY
SYSTEMY DANYCH
ZAŁOGI
OSOBY OFICJALNE
ZGŁOSZENIA
IDENTYFIKACJA
REKLAMA
ZNAKOWANIE
PRZYZNAWANIE NUMERÓW STARTOWYCH
PRIORYTET KIEROWCÓW
KOLEJNOŚĆ STARTU
KSIĄŻKA DROGOWA I NAWIGACJA – POSTANOWIENIA OGÓLNE
KSIĄŻKA DROGOWA
OFICJALNA TRASA
DZIAŁANIE GPS-u
ODBLOKOWANIE GPS-u
STREFA KONTROLI PRĘDKOŚCI - DEFINICJE
PROCEDURA KONTROLI
RUCH DROGOWY - PRĘDKOŚĆ
KODEKS JAZDY
REKONESANSE I OTWARCIE TRASY
SERWISOWANIE I TANKOWANIE
ZMIANA SILNIKA
UBEZPIECZENIE
KARTA DROGOWA
STREFY KONTROLI
KONTROLE CZASU
KONTROLE PRZEJAZDU
ODCINKI SPECJALNE
PRZEGRUPOWANIA
SYGNALIZACJA KONTROLI
PARK ZAMKNIĘTY
ODBIÓR ADMINISTRACYJNY I BADANIA KONTROLNE
PROTESTY – ODWOŁANIA
KLASYFIKACJE
KARY
NAGRODY

WSTĘP

Celem niniejszych Przepisów Ogólnych (zwanymi dalej Przepisami) jest ustanowienie ram regulaminowych stosowanych w czasie organizacji zawodów Pucharu Świata Rajdów Terenowych FIA oraz Zawodów kandydujących do Pucharu Świata Rajdów Terenowych FIA.

Ich stosowanie jest zalecane we wszystkich rajdach terenowych, łącznie z rajdami baja. Każde naruszenie niniejszych przepisów będzie sygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych, który może nałożyć karę przewidzianą w Artykułach 152 i 153 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

Ponadto, Przepisy uszczegóławiają, uzupełniają, a miejscami wyjaśniają przepisy ogólne zawarte w regulaminach międzynarodowych mistrzostw FIA (Patrz, Rocznik Sportu Samochodowego FIA) pod następującymi nazwami:

- Puchar Świata Rajdów Terenowych FIA (Puchar Świata)

Jedynie FIA może udzielać zgody na odstępstwa od Przepisów i Regulaminów wymienionych powyżej.

Śródtytuły w niniejszym dokumencie służą jedynie ułatwieniom i nie stanowią części niniejszych Przepisów.

DEFINICJE – CHARAKTERYSTYKA ZAWODÓW

1.1 Zawody terenowe są imprezą sportową, której trasa przebiega przez jeden lub kilka krajów. Rozróżnia się trzy typy zawodów terenowych (zawodów): rajd terenowy, rajd terenowy maraton (maraton) i rajd terenowy baja (baja). Organizator musi uzyskać zgodę ASN-ów przejeżdżanych krajów oraz FIA, dla państw nie reprezentowanych w FIA.

1.2 Raid terenowy jest imprezą, która jest przeprowadzana na trasie o całkowitej długości:

- minimum 1200 km
- maksimum 3000 km.

Całkowita długość odcinków specjalnych musi wynosić:

- minimum 1200 km

Zawody nie może trwać dłużej niż 8 dni (łącznie z badaniami kontrolnymi i odcinkiem superspecjalnym).

1.3 Maraton jest imprezą, którego całkowita długość trasy musi być większa niż 5000 km, z minimalną całkowitą długością odcinków specjalnych 3000 km. Jego trasa może przebiegać przez terytorium kilku krajów. Całkowity czas trwania maratonu nie może przekraczać 21 dni (łącznie z badaniami kontrolnymi i odcinkiem superspecjalnym).

1.4 Baja jest rajdem terenowym, który musi być przeprowadzony w ciągu 1 lub 2 dni.

1 dzień: maksimum 600 km do przejechania;

2 dzień: maksimum 1000 km do przejechania z odpoczynkiem trwającym minimum 8 i maksimum 20 godzin pomiędzy dwoma Etapami.

W rajdach terenowych baja minimalna długość odcinków specjalnych wynosi 300 km.

2. ZGŁOSZENIE ZAWODÓW

2.1 Zawody, niezależnie od ich typu, muszą być wpisane do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego FIA za zgodą ASN-u kraju gdzie odbywają się zawody, a przyjmują one narodowość ASN-u, który dokonał wpisu do kalendarza.

2.2 Gdy zawody międzynarodowe są przedmiotem wniosku o wpisanie po raz pierwszy do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego kompletna dokumentacja musi zostać

przesłana do FIA (ogólna trasa, długość odcinków specjalnych i drogowych, plan bezpieczeństwa etc.).

2.3 Wszystkie zawody zaliczane do **Pucharu Świata** muszą spełniać następujące kryteria:

a) Wyłącznie pojazdy zgodne z Artykułami od 9 do 11 poniżej są dopuszczone.

b) Po zbadaniu dokumentacji i regulaminu zawodów musi być nadana wiza przez FIA. Plan bezpieczeństwa musi być zgodny z przepisami planu bezpieczeństwa FIA.

c) W przypadku gdy zawody są zdublowane z zawodami krajowymi, gdy odległość odcinków specjalnych pomiędzy dwoma przegrupowaniami jest mniejsza niż 100 km, start do tych ostatnich musi nastąpić w odstępie co najmniej 10 minut po starcie ostatniego samochodu w międzynarodowym rajdzie terenowym. Odstęp musi wynosić co najmniej 20 minut gdy odległość jest większa niż 100 km.

2.4 Wszystkie specyficzne przepisy niezgodne z regulaminami sportowym i technicznym FIA jak również kryteriami określonymi powyższej muszą być przedmiotem specjalnego odstępstwa wnioskowanego wobec FIA przez organizatora za zgodą zgłaszającego ASN-u; wniosek musi być umotywowany i przedstawiony Komisji Rajdów Terenowych.

Po uzyskaniu zgody, odstępstwo musi być podane wytłuszczoną czcionką w regulaminie zawodów (Regulaminie) i musi być zakomunikowane wszystkim zawodnikom w postaci komunikatu podczas odbiorów administracyjnych.

2.5 Datą rajdu wpisaną do kalendarza jest dzień badań kontrolnych do dnia rozdania nagród.

3. TERMINOLOGIA

3.1 Komunikat: Oficjalne ogłoszenie na piśmie, które jest integralną częścią Regulaminu, sporządzone w celu jego zmodyfikowania, wyjaśnienia lub uzupełnienia.

3.2 ASN: Narodowa Władza Sportowa.

3.3 Serwisowanie: serwisowanie definiuje się jako pracę bez ograniczeń przy startującym pojeździe i/lub obecność fizyczna osoby(osób) w pobliżu pojazdu wyczynowego.

3.4 Biwak: (prócz rajdów baja)

a) Miejsce, podane w książce drogowej, usytuowane pomiędzy Punktami Kontroli Czasu mety i startu Etapu gdzie grupują się wszyscy zawodnicy, o wolnym serwisowaniu pomiędzy zawodnikami startującymi jeszcze zawodach, do którego można dołączyć serwisowanie dozwolone Regulaminem.

b) Strefa biwaku jest określona fikcyjnym 500 metrowym promieniem, którego środkiem jest baza rajdu ustanowiona przez organizatorów gdzie obowiązkowo muszą być umieszczone:

- Oficjalna tablica ogłoszeń,

- Baza Rajdu, która będzie funkcjonowała do czasu, gdy zawodnik znajduje się na Etapie. Punkty Kontroli Czasu startu i mety mogą sprzężone, ale nie mogą być oddalone dla mety odcinka specjalnego dalej niż 500 m od centrum biwaku i dla startu nazajutrz o ponad 10 km od centrum biwaku.

c) Organizatorzy mogą przewidzieć biwaki z ograniczonym serwisowaniem, którego warunki zostaną podane w Regulaminie.

3.5 Briefing (odprawa): Oprawa musi być przeprowadzona przez Dyrektora Rajdu lub delegata organizatora przy obowiązkowym udziale kierowców podczas pierwszego briefingu i zalecanej w czasie następnych. Dyrektor Rajdu musi uczestniczyć w briefingu.

Informacje dotyczące bezpieczeństwa i trasy (zmiany w książce drogowej), z datą i podpisem Dyrektora Rajdu muszą być umieszczone na oficjalnej tablicy ogłoszeń znajdującej pod jego odpowiedzialnością, przed lub najpóźniej podczas odpraw.

3.6 Karta drogowa: Dokument przeznaczony do zbierania w kolejności chronologicznej potwierdzeń (wiz) poszczególnych punktów kontrolnych przewidzianych na trasie.

3.7 Zawodnik: Osoba fizyczna lub prawna wykorzystywaną przez osobę fizyczną lub prawną, która zgłosiła pojazd.

3.8 Producent: Poprzez producenta rozumie się producenta pojazdów homologowanych przez FIA, noszących jego nazwę i będących w sprzedaży. Specjalne serie tych pojazdów są produkowane dla celów wyczynowych i są one zgodne z Załącznikiem J FIA.

Producenci mogą zgłosić pojazdy noszące ich własne nazwy znajdujące do celów wyczynowych pod ich własnym zarządem lub w ramach umowy ze współnikiem.

3.9 PKP (Punkt Kontroli Przejazdu): Strefa gdzie karta drogowa musi być podstemplowana przez sędziów. Musi być obowiązkowo WPM lub WPE *(terminy powyższe są wyjaśnione w artykułach do 3.37 do 3.41 – przypis tłumacza).

3.10 Czas trwania rajdu: Każdy rajd rozpoczyna się odbiorem administracyjnym lub badaniem kontrolnym (obejmującym w razie potrzeby kontrolę części zamiennych samochodu), a kończy się wraz upływem jednego z poniższych terminów, w zależności od tego, który z nich upływa później:

- termin składania protestu lub odwołania lub zakończenie przesłuchań przez Zespół Sędziów Sportowych;
- zakończenie odbioru administracyjnego lub końcowego badania kontrolnego, przeprowadzonych zgodnie z Kodeksem;
- zakończenie uroczystości rozdania nagród.

3.11 DZ: Początek strefy kontroli prędkości oznaczonej, w miarę możliwości, poprzez precyzyjny punkt orientacyjny i punkt drogowy /waypoint/ (WPM lub WPE). W razie różnic pomiędzy obydwojema, obowiązującym jest punkt drogowy /waypoint/.

3.12 Załoga: Poprzez załogę rozumie się zespół składający się z kierowcy i ewentualnie pilota(-ów). Składa się maksimum z 4 osób (maksimum trzech w T1 i T2 lub minimum dwóch i maksimum czterech w T4), które muszą posiadać licencję FIA kierowcy i zawodnika na dany rok ważną w danych zawodach.

3.13 Etap: Każda część zawodów przedzielona co najmniej 6 godzinnym postojem.

Po jeździe trwającej od 12 do 20 godzin, obowiązkowy jest postój trwający 6 godzin.

Postój trwający minimum 18 godzin jest obowiązkowy po 10 Etapach zawodów chyba, że Zespół Sędziów Sportowych podjął inną decyzję na wniosek Dyrektora Rajdu.

3.14 FZ: Koniec strefy kontroli prędkości oznaczonej poprzez punkt drogowy /waypoint **eclipse**/ (WPE).

3.15 GPS: Pojęcie „GPS-u” odsyła we wszystkich przypadkach do standardu równoważnego GPS-owi zgodnie ze specyfikacją FIA.

3.16 Wykroczenie (strefa kontroli prędkości): Wykroczenie stanowi jedno lub kilka przekroczeń prędkości w tej samej strefie kontroli prędkości, określonej przez DZ i FZ. Drugie wykroczenie będzie miało miejsce podczas jednego lub kilku przekroczeń w nowej strefie kontroli prędkości. W przypadku powtórzenia podczas zawodów, trzecie wykroczenie (w trzech różnych strefach) może spowodować w stosunku do wszystkich zawodników je powodujących nałożenie kar aż do wykluczenia włącznie w zależności od odnotowanego przekroczenia prędkości.

3.17 Impuls (strefa kontroli prędkości): Zgodnie ze stałym sposobem działania „GPS-u” impuls jest rejestrowany co 100 m i przekroczenia są pokazywane na ekranie prędkości „GPS-u”. Kontroler techniczny może odnotować wszystkie przekroczenia i stwierdzić je u **załogi** w każdej chwili.

3.18: Oficjalna trasa: Stanowi ją przejazd przez każdy punkt drogowy /waypoint/ widoczny lub ukryty, podany w książce drogowej.

3.19 Łączenie z zawodami motocyklowymi: Jest **uważane za** łączeniem z zawodami motocyklowymi, przejazd zawodów motocyklowych przez całość lub część trasy Zawodów:

- mniej niż 18 godzin przed przejazdem Zawodów
- mniej niż 6 godzin po przejeździe Rajdu Terenowego.

W ramach łączenia zawodów, odstęp pomiędzy Rajdem Terenowym i zawodami motocyklowymi musi wynosić 30 minut począwszy od pierwszego Etapu zawierającego odcinek specjalny.

3.20 Notatka informacyjna dla zawodników: Informacja przekazana przez organizatora lub / i Dyrektora Rajdu zawodnikom, którzy po przeczytaniu potwierdzają jej przyjęcie do wiadomości podpisem. Notatka informacyjna musi być przekazywana zawodnikom w najkrótszym czasie.

3.21: Trasa: Jest podana w oficjalnej książce drogowej zawodów, potwierdzana przez załogę samochodu otwierającego FIA (jeśli występuje).

Trasa jest podzielona na Etapy zawierające jeden lub kilka odcinków specjalnych z pomiarem czasu, które są połączone odcinkami drogowymi.

Podział na odcinki specjalne musi umożliwić większości załóg pokonanie większej części trasy w ciągu dnia. Nie zezwala się na dawanie startu do odcinka specjalnego nocą. Maksymalna długość odcinków specjalnych na Etapie jest wyznaczona na 800 km.

3.22 Paszport techniczny FIA: Dokument wydany przez ASN zawodnika, uwierzytelniony przez delegata technicznego FIA **podczas pierwszych zawodów, w których startuje pojazd i**, który identyfikuje przedstawiony pojazd ze wszystkimi oznakowaniami **i plombami**, które nie mogą być usunięte w żadnych okolicznościach. Musi być przedstawiony na każde żądanie sędziów technicznych.

3.23 Okres neutralizacji: Czas podczas, którego załogi są zatrzymane przez Dyрекcję zawodów (obowiązują przepisy Parku Zamkniętego).

3.24 Kara ryczałtowa:

a) Kara utworzona w celu zastąpienia niektórych kar powodujących wycofanie lub wykluczenie za nieprzestrzeganie niektórych klauzul Regulaminu w zawodach. Umożliwia ona ukaranemu zawodnikowi kontynuowanie udziału w zawodach na normalnych warunkach współzawodnictwa, niemniej jednak z surową karą. Kara ryczałtowa jest karą czasową, która jest dodawana do innych wcześniej nałożonych na zawodnika zastosowanych w precyzyjnie określonych przypadkach, wymienionych w Regulaminie. Wielkość kary ryczałtowej jest wyznaczana przez organizatora i, może mieć różną wartość dla każdego odcinka specjalnego, odcinka drogowego, Punktu Kontroli Przejazdu i, obliczoną w zależności od profilu oraz trudności każdego z nich. Całkowity czas przyznany zawodnikowi, wobec którego zastosowana karą ryczałtową na każdym Etapie jest obliczany poprzez dodanie do maksymalnego dozwolonego czasu dla odcinka(-ów) specjalnego (-ych) lub dla odcinka(-ów) drogowego(-ych), które nie zostały przebyte na danym Etapie, kary ryczałtowej brakującego(-ych) odcinka(-ów) jak również ewentualnie brakujących Punktów Kontroli Przejazdu.

b) W przypadku Etapu z trasą w kształcie pętli (start i meta w tym samym miejscu lub w pobliżu) lub z trasą w kształcie prostej, ale ze startem i metałą połączonymi dużymi drogami i / lub drogami asfaltowymi, specjalna kara do 100 godzin może być zastosowana wobec zawodników, którzy nie przebyli całości oficjalnej trasy. W razie ponownego wykroczenia, Zespół Sędziów Sportowych może zastosować karę aż do wykluczenia danego zawodnika łącznie.

3.25 Kara sportowa

Poprzez karę sportową rozumie się karę zastosowaną za:

- przekroczenie prędkości, ominięte PKP, WPT lub punkt drogowy /waypoint/, jazdę niesportową lub inne wykroczenie popełnione na odcinku specjalnym.

3.26 Przegrupowanie: (obowiązują przepisy Parku Zamkniętego).

a) Przerwa zaplanowana przez organizatora w celu umożliwienia, z jednej strony do powrotu do czasu teoretycznego, a drugiej strony do przegrupowania załóg pozostających w rajdzie. Czas przegrupowania może być różny dla poszczególnych załóg.

b) Nowy start następuję według kolejności przyjazdu zawodników na metałą w PKC wjazdu na przegrupowanie. Odstęp czasu na starcie dla pierwszych 10 załóg na mecie wynosi co 2 minuty.

3.27 Książka drogowa:

a) Wszystkie załogi otrzymują książkę drogową zgodną ze standardem FIA, w formacie A5, zawierającą maksimum 5 linii poziomych z podanymi kilometrami, rysunkami i informacjami zawierającymi charakterystyki i/lub mapy z zaznaczoną trasą, i/lub punkty przejazdu GPS, na których należy się stawić pod karą do wykluczenia łącznie.

b) Dla każdej miejscowości pokonywanej przez zawodników należy bezwzględnie podać kierunek wyjazdu. Wjazd i wyjazd z miejscowości musi być wyznaczony co najmniej jako punkt drogowy (waypoint) i/lub widoczny punkt orientacyjny.

3.28 Odcinek drogowy: Odcinek trasy z narzuconym czasem przejazdu pomiędzy dwoma kolejnymi Punktami Kontroli Czasu.

3.29 Odcinek specjalny: Próba szybkościowa z pomiarem rzeczywistego czasu. Odcinki specjalne mogą być przeprowadzane na trasie zastrzeżonej wyłącznie dla zawodników startujących w zawodach. Przepis ten musi być umieszczony w Regulaminie.

Start do odcinków specjalnych jest poprzedzony lub połączony z Punktem Kontroli Czasu i kończy się Punktem Kontroli Czasu na mecie.

3.30 Odcinek superspecjalny:

a) Organizacja odcinka superspecjalnego jest fakultatywna. Jeżeli jest zaplanowany w zawodach, będzie stanowić OS1 Etapu 1 i wszyscy zawodnicy muszą w nim uczestniczyć. Jedynie jeden odcinek superspecjalny może być zorganizowany i określi on kolejność startu do następnego Etapu lub następnego odcinka specjalnego. Jest organizowany w postaci odcinka specjalnego o minimalnej długości 2 km i maksymalnej 10 km. Regulamin musi określić czy zapoznanie się z odcinkiem superspecjalnym jest dozwolone i w jakiej formie.

b) Zaliczany jest do klasyfikacji zawodów jak również ewentualne kary drogowe, które się do niego odnoszą. Kary są zaliczane do klasyfikacji generalnej Etapu i nakładanego tego samego dnia.

3.31 Zespół i menadżer zespołu (Team Manager):

Zespołem jest zawodnik inny niż osoba fizyczna zgłaszająca jeden lub kilka samochodów w zawodach.

Menadżerem zespołu jest osoba stosownie upoważniona pisemnie przez zawodnika do reprezentowania zespołu zgłoszonego do zawodów, posiadająca licencję zawodnika wystawioną na ten zespół.

3.32 Narzucony czas:

a) Każdy odcinek drogowy musi być pokonany w narzuconym czasie, który muszą przestrzegać wszyscy zawodnicy.

b) Każde przekroczenie tego narzuconego czasu powoduje nałożenie kary minutowej na odcinku drogowym.

3.33 Czas szacunkowy: Czas oszacowany przez organizatora na pokonanie odcinka specjalnego.

3.34 Maksymalny dopuszczalny czas: Czas dłuższy niż czas narzucony na każdym odcinku drogowym i maksymalny czas dozwolony na każdym odcinku specjalnym, którego przekroczenie, bez żadnej tolerancji powoduje zastosowanie kary od ryczałtowej do wykluczenia włącznie. W tym momencie, kontrola zwana jest „zamkniętą” dla danego zawodnika.

3.35 Zmiana maksymalnego dopuszczalnego czasu: Jeżeli 50% załóg nie przybędzie o czasie na metę zarówno odcinka specjalnego jak i drogowego, maksymalny dopuszczalny czas może być zmieniony przez Dyrektora Rajdu na wniosek Zespołu Sędziów Sportowych.

3.36 Czas rzeczywisty: Czas rzeczywisty pokonania trasy odcinka specjalnego.

3.37 Punkt drogowy /waypoint/: Jest punktem geograficznym określonym współrzędnymi: szerokością i długością geograficzną. Istnieje kilka typów punktów drogowych /waypoint/. Wszystkie punkty drogowe /waypoint/ są miejscami przez które trzeba przejechać.

3.38 WPE (waypoint eclipse): Punkt, do którego GPS kieruje zawodnika gdy WPV lub WPM poprzedzający ten WPE został potwierdzony, i to niezależnie od odległości od WPM, WPV i WPE. Funkcjonuje w ten sam sposób pomiędzy kilkoma następnymi WPE.

3.39 WPM (waypoint ukryty): Obowiązkowy punkt przejazdu wprowadzony do pamięci GPS-u i umieszczony w książce drogowej, ale którego współrzędne nie są podane zawodnikom. GPS kieruje zawodnika do tego punktu dopiero, gdy znajdzie się w promieniu 3 km od niego.

3.40 WPV (widoczny waypoint): Punkt, którego współrzędne są podane w książce drogowej i wprowadzony do pamięci GPS-u. Wszystkie informacje dotyczące widocznego punktu drogowego (waypoint) są umieszczane na ekranie GPS-u.

3.41 WPS (punkt drogowy bezpieczeństwa)

Obowiązkowy punkt przejazdu ze względów bezpieczeństwa, zapamiętany w GPS-ie i podany w książce drogowej, którego współrzędne nie są ujawnione

zawodnikom. Może być związany z trzema rodzajami niebezpieczeństwa (!!!) przejazdem przez drogę, gazociągami lub przejazdem kolejowym etc. GPS nakierowuje zawodnika na ten punkt po znalezieniu się w promieniu 3 km od niego. Zawodnik musi przejechać mniej niż 90 m od punktu w celu potwierdzenia swojego przejazdu przez WPS.

4. PRZEPISY

4.1 Regulamin uzupełniający (Regulamin) zawodów musi być zgodny z:

- Międzynarodowym Kodeksem Sportowym FIA (zwanym dalej Kodeksem) i jego załącznikami,
- niniejszymi Przepisami Ogólnymi i jego załącznikami (zwanymi dalej Przepisami),
- **regulaminem Pucharu Świata**,
- zakresem obowiązków organizatora określonym przez FIA dla **Zawodów**,
- każdymi innymi przepisami lub interpretacją opublikowanymi w Oficjalnym Biuletynie FIA.

Każda zmiana musi być podana drogą komunikatu.

Informacje zawarte w artykułach 3 i 4 Przewodnika Rajdowego są uważane jako załączniki do Regulaminu.

4.2 Każdy protest dotyczący tego stosowania lub nie przewidzianych przypadków będzie rozpatrzony przez Zespół Sędziów Sportowych, który jako jedyny jest władny podjąć decyzję.

5. REGULAMIN I WARUNKI JEGO PUBLIKACJI

5.1 Regulamin musi być przedłożony FIA w formie projektu co najmniej 4 miesiące przed początkiem zawodów. FIA przekaze organizatorowi swoje uwagi najpóźniej 3 miesiące przed początkiem zawodów. Regulamin musi być opublikowany co najmniej dwa miesiące przed początkiem zawodów, wydrukowany w formacie A5.

Regulamin, który organizator chce narzucić musi wyraźnie podawać wszystkie dodatkowe przepisy i warunki, które muszą być zgodne z tekstami regulaminów.

5.2 Regulamin musi podawać miejsce i godzinę wywieszenia oficjalnych wyników. W przypadku gdy ogłoszenie wyników byłoby opóźnione, nowa godzina wywieszenia musi być umieszczona na oficjalnej(-ych) tablicy(-ach) informacyjnej(-ych).

Data i godzina pierwszego posiedzenia Zespołu Sędziów Sportowych musi być również podana.

5.3 Ostateczny Regulamin musi być umieszczony na oficjalnej stronie internetowej zawodów i dostępny dla zgłoszonych zawodników i osób oficjalnych zawodów w wersji drukowanej. Artykuły różniące się od Przepisów Ogólnych muszą być wytłuszczone.

6. ZMIANY REGULAMINU, KOMUNIKATY

6.1 Postanowienia Regulaminu mogą być zmieniane wyłącznie zgodnie z artykułami 66 i 141 Kodeksu.

6.2 Wszelkie zmiany lub dodatkowe postanowienia są ogłaszane w numerowanych, opatrzonych datą i podpisanych komunikatach:

- przez organizatora do dnia badań, z zatwierdzeniem przez ASN i FIA,
- przez Zespół Sędziów Sportowych w czasie trwania zawodów i stanowią integralną część Regulaminu.

Po rozpoczęciu zawodów każda zmiana w Regulaminie lub w zawartości artykułów 3 i 4 Przewodnika Rajdowego musi być także ogłoszona przy pomocy komunikatu.

6.3 Komunikaty są wywieszane w Sekretariacie, w bazie rajdu i na oficjalnej(-ych) tablicy(-ach) informacyjnej(-ych). Są także przekazywane bezpośrednio załogom **i zawodnikom** za potwierdzeniem odbioru w najkrótszym czasie.

6.4 Komunikaty muszą być drukowane na żółtym papierze. System numerowania stron musi uwzględniać liczbę wszystkich stron (np. 2/4 etc).

7. STOSOWANIE – INTERPRETACJA REGULAMINÓW

7.1 Dyrektor Rajdu jest zobowiązany do stosowania Przepisów, regulaminów (pucharu rajdów terenowych) i regulaminu uzupełniającego podczas rajdu.

7.2 Dyrektor Rajdu musi informować Zespół Sędziów Sportowych o wszystkich ważnych zdarzeniach mających miejsce, które mogą wymagać zastosowania Przepisów, **Regulaminu Pucharu Świata** lub Regulaminu.

7.3 Każdy wniesiony protest przez zawodnika musi być przekazany przez Dyrektora Rajdu Zespołowi Sędziów Sportowych do rozpatrzenia i decyzji (Artykuł 151 i następne Kodeksu).

7.4 Tak samo, każdy przypadek nie przewidziany w Kodeksie jest rozpatrywany przez Zespół Sędziów Sportowych, jedynie upoważniony do podjęcia decyzji (Artykuł 141 Kodeksu).

7.5 We wszystkich Zawodach lub zawodach kandydackich, językiem oficjalnym jest angielski lub francuski, a wybór języka musi być podany w Regulaminie. Zaleca się tłumaczenie w języku kraju organizatora.

W razie różnic interpretacyjnych Regulaminu, tekst języka oficjalnego jest obowiązujący.

8. ZAKWALIFIKOWANIE ZAWODÓW DO PUCHARU ŚWIATA FIA

8.1 Ażeby zawody mogły być zaliczone do **Pucharu Świata** FIA, muszą obowiązkowo być zorganizowane co najmniej w roku poprzedzający ten **Puchar Świata**. Obserwator sporządza raport, który jest analizowany przez Komisję Rajdów Terenowych w celu przedstawienia ewentualnej propozycji Światowej Radzie Sportów Samochodowych i Zgromadzeniu Ogólnemu FIA.

8.2 Każdy raport obserwatora z zawodów, który nie jest zadawalający lub stwierdzający nie przestrzeganie regulaminów i podjętych zobowiązań w momencie włączenia ich do **Pucharu Świata** FIA, powoduje, że zawody nie będą mogły być dopuszczone do **Pucharu Świata** roku następnego. Zawody co, do których raport stwierdza nie przestrzeganie regulaminu lub niedostateczne przestrzeganie bezpieczeństwa publiczności lub załóg nie będą mogły być dopuszczone do **Pucharu Świata** roku następnego. Zawody są oceniane przez Komisję Rajdów Terenowych.

8.3 Minimalna liczba samochodów, zgodnych z Załącznikiem J, dopuszczonych do startu w Zawodach wynosi 10. Jeżeli liczba ta nie zostanie osiągnięta, FIA odmówi wpisania zawodów do Pucharu roku następnego.

8.4 Każde zawody kandydackie muszą być zgodne z Przepisami, Regulaminem Sportowym **Pucharu Świata**, zakresem obowiązków organizatora zawodów określonym przez FIA oraz planem bezpieczeństwa FIA.

9. DOPUSZCZONE POJAZDY

9.1 Zawody są otwarte dla pojazdów o maksymalnej całkowitej masie dopuszczalnej mniejszej lub równej 3500 kg dla Grup T1 i T2 oraz powyżej 3500 kg dla Grupy T4, zgodnie z dowodem rejestracyjnym. Pojazdy te muszą odpowiadać normom bezpieczeństwa narzuconym przez międzynarodową konwencję ruchu drogowego jak również normom bezpieczeństwa narzuconym przez regulaminy FIA i niniejsze Przepisy.

Pojazdy dzieli się jak poniżej:

Grupa T1: Prototypowe pojazdy terenowe

Grupa T2: Seryjne pojazdy terenowe

Pojazdy homologowane w grupie terenowej. (Pojazdy muszą być zgodne z specjalnymi przepisami dla pojazdów Grupy T2 - Załącznik 2).

Grupa T3: Lekkie zmodyfikowane pojazdy terenowe

Kategoria z napędem na jedną oś: Organizatorzy muszą przewidzieć kategorię z napędem na jedną oś w ramach Grupy T1.

Grupa T4: Seryjne ciężarówki o masie ponad 3500 kg (Wyłącznie w rajdach terenowych maratonach i w rajdach terenowych, gdy trasa to umożliwiał). Istnieją dwie klasy pojemności skokowej silnika: klasa 1 dla ciężarówek wyposażonych w silnik o nominalnej pojemności skokowej równej lub większej niż 10.000 cm³; klasa 2 dla ciężarówek wyposażonych w silnik o nominalnej pojemności skokowej mniejszej niż 10.000 cm³. Prowadzi się oddzielną klasyfikację dla ciężarówek T4 w rajdach terenowych i rajdach maratonach.

Są dopuszczone do Pucharu Świata pojazdy zgodne z regulaminami technicznymi Załącznika J 2009 i 2010 na następujących warunkach:

- Muszą posiadać ważny paszport techniczny

- Maksymalna średnica ograniczników wlotu powietrza dla silników benzynowych o pojemności skokowej mniejszej niż 5,4 l została ustalona na 34 mm.

- Dla pojazdów z silnikiem benzynowym o pojemności skokowej większej lub równej 5,4 l maksymalna średnica ograniczników wlotu powietrza jest ustalona na 37,2 mm (patrz Załącznik J).

- Maksymalna średnica ograniczników wlotu powietrza dla silników Diesla pozostaje niezmienną i wynosi 38 mm.

9.2 Pojazdy seryjne, które utraciły homologację w grupie T2 mogą być dopuszczone w grupie T1 z zabezpieczeniem i przygotowaniem zgodnym z T2. Pojazdy muszą być całkowicie zgodne z Artykułem 284 (Grupa T2).

9.3 POJAZD Z NAPĘDEM 4X4 Z SILNIKIEM UMIESZCZONYM CENTRALNIE LUB Z TYŁU

Jeżeli pojazd z napędem 4x4 posiada paszport techniczny FIA sporządzony przed 31/12/2005 wskazujący jasno miejsce umieszczenia silnika, może być dopuszczony nawet, jeżeli silnik jest umieszczony z tyłu lub w środku rozstawu osi.

9.4 DOPUSZCZENIE POJAZDÓW „SCORE” W T1

Pojazd zgodny z przepisami „Score” może być dopuszczony do Grupy T1 pod warunkiem, że zawodnik udowodni, że jego pojazd jest uznany przez organizację „Score Internationale”. Pojazd musi posiadać plomby z inspekcji bezpieczeństwa zgodnie z artykułem GT2 regulaminu rządzącego tą organizacją.

Ponadto, zatwierdzenie pojazdu musi być poddane końcowej aprobacie Terenowej Technicznej Grupy Roboczej FIA.

9.5 Organizatorzy muszą prowadzić następujące klasy i grupy:

T1.1	T1 4x4 Benzyna
T1.2	T1 4x4 Diesel
T1.3	T1 4x2 Benzyna
T1.4	T1 4x2 Diesel
T2.1	T2 Benzyna
T2.2	T2 Diesel
T3	
T4.1	T4 o nominalnej pojemności skokowej równej lub większej niż 10000 cm ³
T4.2	T4 o nominalnej pojemności skokowej mniej-szej niż 10000 cm ³

10. OPONY

10.1 Dla kierowców priorytetowych T1, dozwolony jest jeden rysunek rzeźby opony dla każdego kierowcy (według listy FIA lub wyznaczony od zawodów do zawodów przez FIA).

Podczas badań kontrolnych, rysunek musi być okazany, a zawodnicy muszą nazwać i przekazać rysunki typu opony (rysunki i wymiary).

a) Wyłącznie powyższe opony, **w nieobrobionej formie** mogą być stosowane w czasie **Zawodów**.

b) Rysunek jest skojarzony z każdym wymiarem i, jeżeli opony prawe i lewe są różne, ich rysunki muszą być symetryczne.

10.2 Pojazdy T1 z napędem na jedną oś mogą stosować opony z katalogu handlowego producenta opon.

10.3 Zabronione jest nacinanie opon.

11. SYSTEMY DANYCH

11.1 SYSTEM ZBIERANIA DANYCH

Pojazdy mogą wyposażone w system zbierania danych FIA w celu kontroli osiągnięć czasie zawodów Pucharu Świata **i wszystkich rajdów baja lub terenowych wpisanych do kalendarza FIA.**

FIA może zastosować wszelkie ograniczenia, które uzna za konieczne jej zdaniem w celu osiągnięcia powyższego celu.

12. ZAŁOGI

12.1 Dopuszczona jest każda załoga zgłoszona przez zawodnika posiadającego międzynarodową licencję FIA zawodnika ważną na dany rok.

12.2 Podczas trwania całych zawodów, gdy zawodnik jest osobą prawną lub nie wchodzi w skład załogi, wszystkie jego obowiązki i odpowiedzialność spada w całości, solidarnie i niepodzielnie na pierwszego kierowcę podanego w zgłoszeniu.

12.3 Załoga musi w komplecie znajdować się w samochodzie w czasie trwania zawodów, poza strefami serwisowymi i tankowania oraz przypadkami przewidzianymi w Regulaminie. Wycofanie się jednego członka załogi lub przyjęcie do samochodu osoby trzeciej (prócz przypadku transportu rannego) powoduje wykluczenie z rajdu.

12.4 W czasie trwania Etapu, transport lądowy lub lotniczy co najmniej jednego członka załogi przez organizatora powoduje wykluczenie danej załogi.

12.5 Stosowanie homologowanego wyposażenie bezpieczeństwa (Załącznik L, Rozdział 3) jest obowiązkowe podczas wszystkich odcinków specjalnych pod karą natychmiastowego wykluczenia załogi z rajdu.

Stosowanie pasów bezpieczeństwa zatwierdzonych przez FIA jest obowiązkowe podczas trwania całych Zawodów.

Osoby oficjalne mogą sprawdzać wyposażenie bezpieczeństwa i ubiory załóg na starcie każdego odcinka specjalnego i w każdym innym momencie Zawodów. W razie niezgodności załoga nie zostanie dopuszczona do startu.

13. OSOBY OFICJALNE

13.1 Obserwator jak również delegat techniczny są wyznaczani przez FIA.

13.2 Imienia lista osób oficjalnych musi być dostarczona do ASN-u organizatora i do FIA co najmniej 4 tygodnie przed Zawodami.

Lista proponowanych osób oficjalnych na każde zawody musi być zatwierdzona przez FIA.

- Zespół Sędziów Sportowych składających się z 3 sędziów różnej narodowości, z własnym sekretarzem.

- 1 Delegat techniczny FIA.

- 1 Dyrektor Rajdu.

- 1 Zastępca Dyrektora Rajdu.

- 1 Sekretarz zawodów.

- 1 Kierownik ds. bezpieczeństwa.

- 1 Naczelny Lekarz.

- 1 Odpowiedzialny za kontakty z załogami na 50 załóg, dwóch na 100 i więcej.

- 1 Sędzia techniczny na każde zgłoszone 25 załogi.

- 1 Sędzia techniczny dla pojazdów Score (jeśli występują).

- 1 Delegat FIA do samochodu otwierającego i jego asystent (Puchar Świata)

- 1 kierownik punktu kontroli i 1 kontroler na każdą kontrolę planowaną na Etapie (to znaczy na Etapie: PKC na starcie Etapu, PKC poprzedzającym start do odcinka specjalnego, start do odcinka specjalnego, Punkty Kontroli Przejazdu, meta odcinka specjalnego, PKC/Stop, PKC/meta Etapu).

- Sędziowie faktu: każda osoba posiadająca międzynarodową licencję, wyznaczona przez organizatora zgodnie z artykułem 149c Kodeksu.

Lista sędziów musi być rozdana zawodnikom podczas obioru administracyjnego.

13.3 Zespół Sędziów Sportowych zawsze składa się z 3 osób. Dwóch z nich, o narodowości różnej od narodowości kraju organizatora wyznacza FIA (w tym przewodniczącego), a jednego, ASN kraju organizatora zawodów.

Musi istnieć stała właściwa łączność pomiędzy członkami Zespołu Sędziów Sportowych, Dyrektorem Rajdu i Delegatem Technicznym, ażeby każda decyzja mogła być podjęta bez zwłoki.

13.4 Na każde Zawody, łącznie z zawodami kandydackimi, FIA wyznacza obserwatora. Żaden obserwator nie może być jednocześnie sędzią sportowym tych samych zawodów.

13.5 Na każde Zawody, FIA wyznacza delegata technicznego, który jest kierownikiem sędziów technicznych.

13.6 Dyrektor Rajdu

Jest osobą wyznaczoną przez organizatora i zatwierdzoną przez FIA. Musi zawsze posiadać środki materialne do kontrolowania zawodów w terenie wraz z organizatorem.

13.7 Odpowiedzialni za kontakty z załogami, w tym co najmniej jeden dwujęzyczny (angielski/francuski) muszą być łatwo rozpoznawalni poprzez wyróżniające oznaczenie.

Muszą być obecni co najmniej:

- na odbiorach administracyjnych i badaniach kontrolnych;
- na starcie i mecie poszczególnych Etapów.

Odpowiedzialni za kontakty z załogami mają za zadanie:

- udzielanie informacji załogom i zapewnienie prowadzenia stałego dialogu z nimi;
- udzielanie precyzyjnych odpowiedzi na wszystkie zadawane pytania;
- udzielanie wszelkich informacji lub dodatkowych wyjaśnień związanych z przepisami oraz przebiegiem Zawodów;
- unikanie przekazywania Zespołowi Sędziów Sportowych wszystkich pytań, na które można znaleźć satysfakcjonujące rozwiązanie w ramach precyzyjnych wyjaśnień pod warunkiem, że nie chodzi o protesty (na przykład dostarczenie uściśleń odnoszących się do kwestionowanych czasów).

14. ZGŁOSZENIA

14.1 Każda osoba pragnąca uczestniczyć w Zawodach musi przesłać do sekretariatu Zawodów zgłoszenie wraz z wpisowym, które musi zawierać co najmniej:

- nazwisko, imię, obywatelstwo, adres, numer licencji (zawodnika i/lub kierowcy), numer prawa jazdy każdego członka załogi,
- charakterystykę pojazdu, grupę, klasę i numer karty homologacyjnej FIA dla T2 i T4.

Organizator musi podać w Regulaminie Zawodów listę wymaganych dokumentów.

Zgłoszenie zawodników, kierowców lub pilotów o obywatelstwie różnym niż ASN organizatora musi być zgodne z artykułem 70 Kodeksu.

14.2 Poprzez sam fakt złożenia podpisu na zgłoszeniu, zawodnik poddaje się jurysdykcji sportowej uznanej przez Kodeks jak również przepisom regulaminów.

Członkowie załogi muszą podpisać zgłoszenie najpóźniej podczas odbioru administracyjnego.

Żadne zmiany nie mogą być wniesione do formularza zgłoszenia prócz przewidzianych w Regulaminie.

14.3 Zmiana jednego członka załogi może nastąpić do momentu jego stawienia się na odbiorze administracyjnym pod warunkiem uzyskania zgody komitetu organizacyjnego. Zmiana od 1 do 4 członków załogi może nastąpić wyłącznie za zgodą FIA lub Zespołu Sędziów Sportowych po rozpoczęciu odbioru administracyjnego lub badań kontrolnych.

14.4 Do momentu odbioru administracyjnego, zawodnik może dowolnie zamienić zgłoszony pojazd na inny.

14.5 Lista zgłoszeń musi zostać przesłana do FIA, najpóźniej tydzień przed początkiem odbioru administracyjnego. Lista załóg dopuszczonych do startu przez Zespół Sędziów Sportowych jest przekazywana FIA w ciągu 24 godzin po jej zatwierdzeniu.

14.6 Jeżeli pojazd przedstawiony do badań kontrolnych przed startem nie odpowiada specyfikacji grupy, do której został zgłoszony, może na wniosek sędziów technicznych przez Zespół Sędziów Sportowych być przesunięty do innej grupy lub ostatecznie odrzucony.

14.7 Zgłoszenie może zostać przyjęte wyłącznie wraz z wpisowym.

14.8 Wpisowe jest całkowicie zwracane:

- a) kandydatom, których zgłoszenie zostało odrzucone,

b) w przypadku gdy Zawody nie odbyły się.

14.9 Organizatorzy zwrócą wpisowe po potrąceniu kosztów manipulacyjnych o zmiennej wysokości zawodnikom, którzy ze względu na siłę wyższą nie mogli stawić się na start do Zawodów (to znaczy przed zakończeniem odbioru administracyjnego) pod warunkiem, że taka prośba zostanie dostarczona organizatorom listem poleconym. Zwrot musi nastąpić najpóźniej 1 miesiąc po zakończeniu Zawodów.

14.10 Gdy transfer (powietrzny, morski, kolejowy lub inny) jest włączony w przebieg zawodów, musi stanowić integralną ich część, a jego koszt musi być zawarty we wpisowym.

14.11 Każda odmowa przyjęcia zgłoszenia musi być dokonana zgodnie artykułem 74 Kodeksu.

15. OZNAKOWANIE

15.1 Organizator dostarcza każdej załodze zestaw tablic identyfikacyjnych zawierający: 1 tablicę rajdową i 3 tablice zawierającymi numer startowy zwane polami numeru startowego.

15.2 Podczas trwania całych zawodów tablice rajdowe muszą być umieszczone zgodnie z niniejszymi Przepisami.

Nie mogą w żadnym wypadku zakrywać nawet częściowo numeru rejestracyjnego pojazdu.

15.3 Pola numeru startowego (szerokość 50 cm x wysokość 47 cm) muszą być umieszczone po stronie prawej i lewej stronie pojazdu w strefie pomiędzy wnękami kół pod warunkiem, że są całkowicie widoczne z boku oraz na dachu w sposób umożliwiający odczytanie od tyłu.

Tablice zawierają numer startowy, nazwę Zawodów i ewentualnie nazwę głównego partnera organizatora.

Pod tymi polami numeru startowego, musi być pozostawione wolne pole o szerokości 50 cm x 5 cm wysokości (patrz Załącznik N).

15.4 Tablica rajdowa (samoprzylepna lub na sztywnej obsadzie) musi być umieszczona w widocznym miejscu pojazdu w czasie trwania całych Zawodów. Musi być obowiązkowo umieszczona równoległe do osi kół z tyłu pojazdu, bez zakrywania nawet częściowego numeru rejestracyjnego.

15.5 W każdej chwili trwania zawodów, brak lub niewłaściwe umieszczenie pola z numerem startowym lub tablicy rajdowej podlega po stwierdzeniu karze równej 10% wysokości wpisowego pod warunkiem, że organizator dostarczył te pole lub tablice. Brak lub niewłaściwe umieszczenie tablicy podlega karze równej 20% wysokości wpisowego.

15.6 Nazwiska pierwszego kierowcy i pilotów jak również ich flaga narodowa o wysokości od 30 do 50 mm muszą być umieszczone z każdej strony przednich błotników lub drzwiach. Każdy pojazd nie spełniający niniejszego przepisu podlega karze równej 10% wysokości wpisowego.

15.7 Członkowie załogi muszą posiadać znak identyfikacyjny w postaci bransolety identyfikacyjnej. Każde odstępstwo stwierdzone przez osobę oficjalną może spowodować nałożenie kary w wysokości 10% wpisowego.

Numer alarmowy i nazwisko osoby muszą być umieszczone na bransolecie.

16. REKLAMA

16.1 Zezwala się załogom na dowolne umieszczanie reklam na swoich pojazdach pod warunkiem, że:

a) są one dozwolone przez regulaminy FIA i przepisy przejeżdżanych krajów,

b) nie są sprzeczne z dobrymi obyczajami i zwyczajami,

c) nie zachodzą na miejsca zarezerwowane i zdefiniowane poniżej dla tablic rajdowych, pół numerów startowych, pasów szyb przednich,

d) nie ogranicza widoczności załodze przez okna samochodu.

16.2 Miejsca zarezerwowane dla organizatorów na obowiązkową reklamę zbiorową są następujące:

a) pola numerów startowych gdzie reklama organizatora musi być umieszczona na pasie o wymiarach 14 cm x 50 cm, ewentualnie na pasie podzielonym na górze i / lub dole pól,

b) 1 komplet tablic rajdowych, których 9 cm x 43 cm jest zarezerwowane na reklamę organizatora.

c) 2 pasy o 10 cm (wysokości) x 25 cm (szerokości) do umieszczenia z każdej strony górnej części szyby przedniej, jeżeli dopuszcza to kodeks drogowy krajów przeprowadzania zawodów.

16.3. Tablice z numerami startowymi muszą być zgodne z poniższym:



Zgłoszone samochody

Białe tło
Czarne cyfry



Pomoc/Serwis/Kierownik zespołu

Żółte tło
Czarne cyfry
Kolor żółty odpowiada kolorowi Pantone nr PMS 107



VIP/Goście (nie pełnią oficjalnych funkcji)

Jasnoniebieskie tło
Czarne cyfry
Kolor jasnoniebieski odpowiada kolorowi Pantone nr PMS 264



Media

Zielone tło
Czarne cyfry
Kolor zielony odpowiada kolorowi Pantone nr PMS 375



Osoby oficjalne FIA

Białe tło
Czarne litery



Organizator zawodów

Czerwone tło
Białe litery
Kolor żółty odpowiada kolorowi Pantone nr PMS 166

16.4 Reklama nieobowiązkowa organizatora musi znajdować się na niepodzielnych dwóch polach o wymiarze 50 cm (szerokość) x 52 cm (wysokość) umieszczonych po stronie prawej i lewej pojazdu w strefie pomiędzy wnękami kół pod warunkiem, że są całkowicie widoczne z boku.

16.5 Dla zawodników nie akceptujących reklamy nieobowiązkowej organizatora wpisowe jest przedmiotem zwyczajki o 60%.

16.6 Załogi muszą upewnić się o właściwym umieszczeniu reklam na cały czas trwania rajdu terenowego. Brak lub złe umieszczenie reklamy obowiązkowej lub nieobowiązkowej, jeśli ma miejsce, powoduje nałożenie kary w wysokości 10% wpisowego za 1-sze wykroczenie i 100% w razie ponownego.

16.7 Jeżeli organizatorzy chcą narzucić reklamę, muszą sprecyzować o jaką chodzi w Regulaminie lub najpóźniej na miesiąc przed badaniami, komunikatem posiadającym wizę FIA. Niemniej jednak nazwa producenta samochodowego nie może być łączona z nazwą zawodów lub znajdować się na miejscach reklamowych narzuconych przez organizatorów.

17. ZNAKOWANIE

17.1 Blok silnika, podwozie i GPS są identyfikowane poprzez znakowane podczas badania kontrolnego, a załoga przez nadanie numeru startowego. Powyższe cztery elementy nie mogą być rozdzielone podczas przebiegu całych zawodów (z wyjątkiem przypadków wyraźnie przewidzianych w niniejszych Przepisach).

17.1 Każda stwierdzona anomalia, a w szczególności fakt przedstawienia jako nienaruszone, znakowanie indentyfikacyjne retuszowane może spowodować wykluczenie załogi jak również każdego zawodnika lub załogi, którzy pomagali lub ułatwiali dokonanie wykroczenia bez przesądzania o nałożeniu poważniejszych kar, które mogą być wnioskowane do ASN-u zawodnika lub jego współnika.

18. PRYZNANIE NUMERÓW STARTOWYCH

18.1 Kolejność przyznawania numerów startowych:

- 1) Kierowcy priorytetowi rajdów terenowych
- 2) Inni kierowcy, według inicjatywy komitetu organizacyjnego

19. PRIORYTET KIEROWCÓW – WYŁĄCZNIEM POJAZDY T1

19.1 Kryteria FIA dla kierowców priorytetowych rajdów terenowych służące do sporządzania listy opublikowanej na stronie internetowej FIA:

Każdy kierowca wpisany na listę jest wpisany automatycznie na minimalny okres 2 lat (rok wpisu i następny). Jest usuwany z listy w trzecim roku, gdy nie spełnia żadnego kryterium włączenia na listę.

19.2 Prócz siły wyższej uznanej przez FIA, żaden kierowca nie może być dodany, **ani usunięty z listy** priorytetowej 15 dni przed Zawodami.

19.3 Kierowcy spełniający następujące kryteria są włączeni na listę priorytetową.

- 3 pierwszych w klasyfikacji końcowej Pucharu Świata roku poprzedniego.
- 3 pierwszych w klasyfikacji końcowej Międzynarodowego Pucharu roku poprzedniego.
- 3 pierwszych w każdym zawodach Pucharu Świata roku bieżącego.
- Każdy kierowca wyznaczony przez FIA, która zastrzega sobie prawo do dodania lub usunięcia nazwiska z listy.
- Każdy kierowca zatrudniony przez producenta do konkretnych zawodów staje priorytetowy wyłącznie w danych zawodach.

20. KOLEJNOŚĆ STARTU

20.1 Ostęp i kolejność startu do odcinka superspecjalnego może być ustalony według uznania Dyrektora Rajdu. Start do każdego Etapu jest dawany dla 10 pierwszych kierowców w odstępach co 2 minuty w kolejności rosnącej numerów startowych.

20.2 Start do Etapu następującego po odcinku superspecjalnym i zawierającego odcinek specjalny odbywa się zgodnie z klasyfikacją odcinka superspecjalnego. Kary nałożone podczas odcinka superspecjalnego i ewentualnie odcinków drogowych dotyczą wyłącznie klasyfikacji generalnej. W razie ex aequo, pierwszeństwo przyznawane jest załodze, która uzyskała czas jako pierwsza.

20.3 W przypadku gdy dwa lub kilka odcinków specjalnych jest rozgrywanych podczas tego samego Etapu, kolejność startu do Etapu w następnym dniu jest ustanawiana na podstawie sumy czasów uzyskanych na tych odcinkach specjalnych.

W razie ex aequo, pierwszeństwo przyznawane jest załodze, która uzyskała czas jako pierwsza.

20.4 W przypadku dwóch lub kilku odcinków specjalnych następujących po sobie, start do następnego odcinka oparty jest o czas przyjazdu na metę poprzedniego odcinka specjalnego podany w godzinach i minutach, bez brania pod uwagę sekund tego czasu, do którego dodaje się wyznaczony czas na ewentualny odcinek drogowych plus regulaminowych 5 minut.

Zawodnicy startują w co najmniej takich samych odstępach jak podczas startu do Etapu (to znaczy pierwszych 10 z odstępami co 2 minuty, a pozostali co 1 minutę).

20.5 Gdy Dyrektor Rajdu ogłasza kolejność startu musi brać pod uwagę ewentualne kary sportowe związane z wykroczeniami (ominięty PKP, ominięty punkt drogowy /way point/, przekroczenie prędkości, niewłaściwe zachowanie) popełnionymi na odcinku specjalnym, które dodaje się do czasu uzyskanego na odcinku(-ach) specjalnym(-ych). Procedurę tę stosuje się pod warunkiem, że kary zostały naniesione do karty drogowej zawodnika i/lub stwierdzone przy pomocy innego środka znajdującego się w dyspozycji Dyrektora Rajdu.

20.6 Wyłącznie ze względów bezpieczeństwa, Zespół Sędziów Sportowych może ustalić nowy porządek startu i ustanowić miejsce każdego kierowcy w następstwie pisemnego wniosku zawodnika. W żadnym wypadku, kierowca tak umieszczony nie może wystartować przed kierowcami priorytetowymi FIA znajdującymi się wśród 10 pierwszych na liście startowej Etapu.

20.7 Ewentualne kary nałożone podczas odcinka(-ów) drogowego(-ych) dodawane są do klasyfikacji generalnej przejechanego Etapu.

20.8 Każde spóźnienie na starcie do Etapu jest karane jedną minutą za każdą minutę spóźnienia. Przy spóźnieniach powyżej 30 minut odmawia się startu i załoga jest natychmiast wykluczona z rajdu.

Każde spóźnienie powyżej 30 minut w stosunku do wyznaczonego czasu przejazdu pomiędzy dwoma Punktami Kontroli Czasu lub na końcu każdej sekcji spowoduje wykluczenie danej załogi przez Dyrektora Rajdu.

20.9 W razie wcześniejszego wjazdu przez załogę na Punkt Kontroli Czasu, który poprzedza start do odcinka specjalnego, żadna zmiana przewidzianej kolejności nie jest dozwolona w zależności od obecnych samochodów, a czas startu wynosi: wyznaczony czas wjazdu na PKC + 5', nawet jeżeli chodzi o start do odcinka specjalnego innego niż pierwszego dnia.

Przykład:

Wyznaczony czas wjazdu na PKC: 10h00; rzeczywisty wcześniejszy wjazd: 9h54; wyznaczony teoretyczny czas startu: 9h59; dopuszczalny czas startu: 10h05, odpowiadający wyznaczonemu czasowi startu + 5 min.

Kierownik PKC odpowiedzialny za starty musi przestrzegać niniejszego przepisu i zdać z tego raport Dyrektorowi Rajdu. Każde naruszenie niniejszego przepisu może spowodować nałożenie kary aż do wykluczenia winnej załogi przez Zespół Sędziów Sportowych.

20.10 W rajdach baja, w celu uniknięcia wspólnego startu samochodów i motocykli, zaleca się organizatorom różne trasy zawodów dla samochodów i motocykli.

20.11 Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w Regulaminie, pierwsza ciężarówka startuje na odcinku super specjalnym po ostatnim samochodzie. Minimalny odstęp pomiędzy ostatnim samochodem i pierwszą ciężarówką zostawia się do uznania Dyrektora Rajdu.

21. KSIĄŻKA DROGOWA I NAWIGACJA – POSTANOWIENIA OGÓLNE

21.1 Trasa zawodów jest opisana w książce drogowej przekazanej zawodnikom i potwierdzona przez terenowy samochód otwierający FIA (zwany dalej samochodem otwierającym FIA) podczas sprawdzania trasy.

21.2 Zawodnicy zobowiązani są posiadać jeden lub dwa „GPS-y” z wgranymi punktami drogowymi (waypoint) podanymi przez organizatora. Gdy załoga używa dwóch „GPS-ów”, podczas badań kontrolnych musi pisemnie podać, który ma być uznany za oficjalny. Jeżeli oficjalny GPS ulegnie awarii drugi GPS staje się oficjalnym.

21.3 Różne obowiązkowe punkty przejazdu (punkty drogowe – waypoint) dostrzeżone podczas zapoznania się z trasą muszą znajdować się w książce drogowej i być potwierdzone podczas przejazdu samochodu otwierającego FIA. Jeżeli punkt drogowy (waypoint) nie zostanie potwierdzony przez samochód otwierający FIA to ten punkt drogowy (waypoint) nie może być obowiązkowy.

21.4 Pomiędzy dwoma obowiązkowymi punktami przejazdu, trasa opisana w książce drogowej nie jest obowiązkowa, ale stanowczo zalecana. Jedynie ta trasa jest otwarta i zatwierdzona przez samochód otwierający FIA.

21.5 Trasa musi pozostać tajna do czasu wydania załogom książki drogowej.

21.6 Każda forma zapoznania się z trasą lub otwarcia trasy przez jakąkolwiek osobę zewnętrzną w stosunku do organizatora i/lub FIA jest zabroniona.

Obecność fizyczna zawodnika, członka załogi lub osoby mającej jakikolwiek związek z zawodnikiem jest zabroniona na obszarze trasy w okresie 2 miesięcy poprzedzających Zawody.

Zawodnik chcący znaleźć się w powyższej strefie w dozwolonym okresie musi uzyskać uprzednią zgodę organizatora i FIA przy czym musi sprecyzować współrzędnymi GPS strefę w której będzie się znajdować.

21.7 Nie przestrzeganie powyższych przepisów spowoduje nałożenie kary do odmowy prawa do startu lub wykluczenia włącznie, bez przesądzania o nałożeniu ewentualnych innych kar przez ASN zawodnika lub FIA.










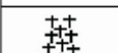








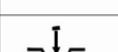

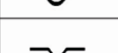

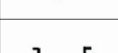

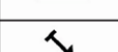

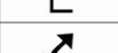









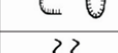





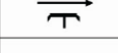



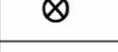





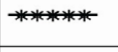

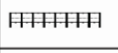

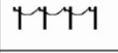





21.8 Trasa w całości musi być skontrolowana przez samochód otwierający FIA.

21.9 Organizator Zawodów musi zagwarantować wszystkim zawodnikom zgłoszonym lub mogącym być zgłoszonymi, że żadna informacja dotycząca oficjalnej trasy nie została i nie będzie przekazywana komukolwiek aż do zakończenia imprezy, prócz komunikatów przeznaczonych dla wszystkich zawodników. Nie przestrzeganie powyższej gwarancji może spowodować nałożenie kary ze strony FIA.

22. KSIĄŻKA DROGOWA

GV	ŻWIR
G/D	LEWO/PRAWO
D/G	PRAWO/LEWO
MVS	ZŁY
EMP	TLUCZNIOWY
DEF	WYBOISTY
ORN	KOLEINA
SER	CIASNY
HP	POZA ŚCIEŻKĄ
HP	POZA ŚCIEŻKĄ ZABRONIONE
OUED	SUCHE KORYTO RZEKI
E3	WĄSKO
DS	W
IMP	NAKAZ
QT	OPUŚCIĆ

G^D	DUŻY
NBX	LICZNY
RLT	ZWOLNIĆ
±V	MNIEJ BARDZIEJ WIDOCZNY
S	KRĘTY
PP	GLÓWNA ŚCIEŻKA
TD	PROSTO
RO	DROGA
TDSPP	PROSTO GLÓWNA ŚCIEŻKA
TDRPP	PROSTO GLÓWNA DROGA
P//	ŚCIEŻKI RÓWNOLEGLE
P	ŚCIEŻKA
C	KURS
TJS	ZAWSZE
VG	ROŚLINNOŚĆ
EFF	ZAPADNIĘTY

	ROUTE	ROAD	DROGA		DUNETTE	SMALL DUNE	MAŁA WYDMA
	ROUTE avec séparateur central	DUAL CARRIAGEWAY	DROGA Z PASEM ODDZIELAJĄCYM		OUED	OUED / WADI	SUCHE KORYTO RZeki
	PISTE TRACÉE	TRACK	TRASA		LANGUE DE SABLE	SAND SPIT	PIASKOWY JEZYK
	HORS PISTE	OFF TRACK	POZA TRASĄ		BORNE	KILOMETRE MARKER	SŁUPEK KILOMETROWY
	ATTENTION	1 DANGER	NIEBEZPIECZEŃSTWO 1		CIMETIERE	CEMETARY	CMENTARZ
	DANGER	2 DANGER	NIEBEZPIECZEŃSTWO 2		FUT	BARREL	BECZKA
	GROS DANGER	3 DANGER	NIEBEZPIECZEŃSTWO 3		PANNEAU	SIGNPOST	ZNAK
	CUVETTE	DIP	NIECKA		MAISON	HOUSE	DOM
	BOSSE	BUMP	GARB		FORT	FORT	FORT
	COMPRESSION	COMPRESSION	KOMPRESJA		POTEAU PIQUET	POST	SŁUPEK
	SAIGNEE	DITCH	ŚCIEK ODPLYWOWY		PNEU	TYRE	OPONA
	RADIER	STEP	DNO		PUITS	WELL	STUDNIA
	MARCHE EN DESCENTE	STEP DOWN	STOPIEN W DÓŁ		RUINES silhouette à dessiner	RUINS Individual drawing for each	RUINY osobny rysunek do każdej
	MARCHE EN MONTEE	STEP UP	STOPIEN W GÓRĘ		MONTAGNE silhouette à dessiner	MOUNTAIN Individual drawing for each	GÓRA osobny rysunek do każdej
	DESCENTE	DOWNHILL	SPADEK		ANTENNE	ANTENNA / MAST	ANTENA
	VERS	TOWARDS	DO		Limite de VITESSE	SPEED LIMIT	OGRAZCZENIE PRĘDKOŚCI
	MONTEE	UPHILL	WZNIESIENIE		STOP	STOP	STOP
	TROU EFFONDRE	HOLE COLLAPSE	ZAPADLIŚKO		DEVERS	CAMBER	NACHYLENIE
	ORNIERE	RUTS	KOLEINA		DEPART ARRIVEE	START FINISH	START META
	ONDULATION BOSSELE	UNDULATION	POFALDOWANIE		CHRONO	CLOCK	ZEGAR
	SUR PONT SOUS PONT	ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE	NA MOŚCIE POD MOSTEM		ESSENCE	FUEL	PALIWO
	GUE	FORD	BRÓD		PH	PHOTO	ZDJĘCIE
	TROU	HOLE	DZIURA		CP	PC	KONTROLA PRZEJAZDU
	CAIRN	CAIRN	PIRAMIDA USYPANA Z KAMIENI		DEBUT ZONE D'ASSISTANCE	START OF ASSISTANCE ZONE	POCZĄTEK STREFY SERWISOWEJ
	CITERNE	WATER TANK	CYSTERNA		FIN ZONE D'ASSISTANCE	FINISH OF ASSISTANCE ZONE	KONIEC STREFY SERWISOWEJ
	FIL BARBELE	BARBED WIRE FENCE	DRUT KOLCZYSTY		VILLAGE	VILLAGE	WIOSKA
	CLOTURE	FENCE	OGRODZENIE		A DROITE	ON THE RIGHT	W PRAWO
	LIGNE ELECTRIQUE	ELECTRIC LINE	LINIA ELEKTRYCZNA		A GAUCHE	ON THE LEFT	W LEWO
	DUNES	DUNES	WYDMY		DROITE	RIGHT	PRAWO
	DEBUT de Zone FIN de Zone à vitesse limitée	START of Zone END of Zone of controlled speed	POCZĄTEK STREFY KONIEC STREFY o ograniczonej prędkości		GAUCHE	LEFT	LEWO
	PALMIER	PALM TREE	PALMA		SABLE	SAND	PIASEK

22.2 Książka drogowa i zmiany dokonane przez samochód otwierający FIA muszą być przekazane zawodnikom najpóźniej o 18h00 w przeddzień odcinka specjalnego. Pozostają własnością zawodnika. Przekazanie książki drogowej jest potwierdzane podpisem stosownie upoważnionego członka zespołu.

22.3 Oficjalna trasa Zawodów jest określona dwoma typami punktów drogowych (waypoint) zwanymi „widocznymi” (wyświetlanymi na ekranie „GPS-u” i „ukrytymi” (niewidocznymi w „GPS-ie”) zwanymi WPM.

- każdy punkt drogowy (waypoint) jest uważany jako obowiązkowy punkt przejazdu.
- Gdy zawodnik wjedzie do okręgu o promieniu 3 km wokół WPM, „GPS” wyświetla wszystkie zwykłe informacje: COG (cap over ground - kurs naziemny), SOG (speed over ground - prędkość naziemna), CTW (cap to Waypoint - kurs na punkt drogowy), DTW (distance to Waypoint - odległość do punktu drogowego) jak również strzałkę.

- w celu potwierdzenia swojego przejazdu, zawodnik musi przejechać co najmniej 200 m od ASS /mety OS-u/, DSS /startu OS-u/ WPM lub WPE, PKP i co najmniej 90 m od DZ, FZ niezależnie od rodzaju punktu drogowego.

- Organizator o wnioskować do Komisji Rajdów Terenowych FIA o odstępstwo na stosowanie 90-metrowego promienia potwierdzania przejazdu na wszystkich punktach drogowych (waypoint).

- Gdy zgoda na odstępstwo stosowania 90-metrowego promienia potwierdzania przejazdu na punkcie drogowym (waypoint) zostanie uzyskana, wartość ta musi być zachowana w czasie trwania całych Zawodów.

- Kara równa karze za ominięty PKP (minimum 2 h) nakładana jest za brak potwierdzenia WPT, DZ i FZ.

22.4 Dodatkowe kary mogą być również nakładane.

22.5 Odcinek specjalny lub odcinek drogowy odbywający się na istniejącej drodze jest zaznaczony w książce drogowej linią ciągłą. Odcinek specjalny lub odcinek drogowy odbywający się poza ścieżką drogową jest zaznaczony w książce drogowej linią przerywaną.

22.6 Wszystkie części trasy muszą być skontrolowane podczas rekonesansu trasy wykonanego przez organizatora **i samochód otwierający FIA.**

22.7 Dla każdej przejeżdżanej przez zawodników strefy zamieszkałej należy obowiązkowo podać kurs wyjazdu.

22.8 Przed i podczas zawodów zabrania się zawodnikom zgłoszonym lub mogącym być zgłoszonymi, wykonywania najmniejszego zapoznania trasy, z wyjątkiem ewentualnego odcinka superspecjalnego. Szczegóły możliwości danych zawodnikom muszą być jasno podane w Regulaminie.

22.9 Wyłącznie dozwolone są w samochodzie: notatki o trasie rozgrywanych zawodów (oficjalna książka drogowa), zmiany zaproponowane przez samochód otwierający FIA, które mogą być wprowadzone do książki drogowej i notatki osobiste wynikające z poprzedniego przejazdu (niezależnie od kierunku) podczas danych zawodów.

Zabrania się przewożenia w samochodzie wszelkich map, z wyjątkiem rozprowadzanych przez organizatorów i wymienionych w regulaminie zawodów. Żadna notatka na mapach nie jest dozwolona.

23. OFICJALNA TRASA

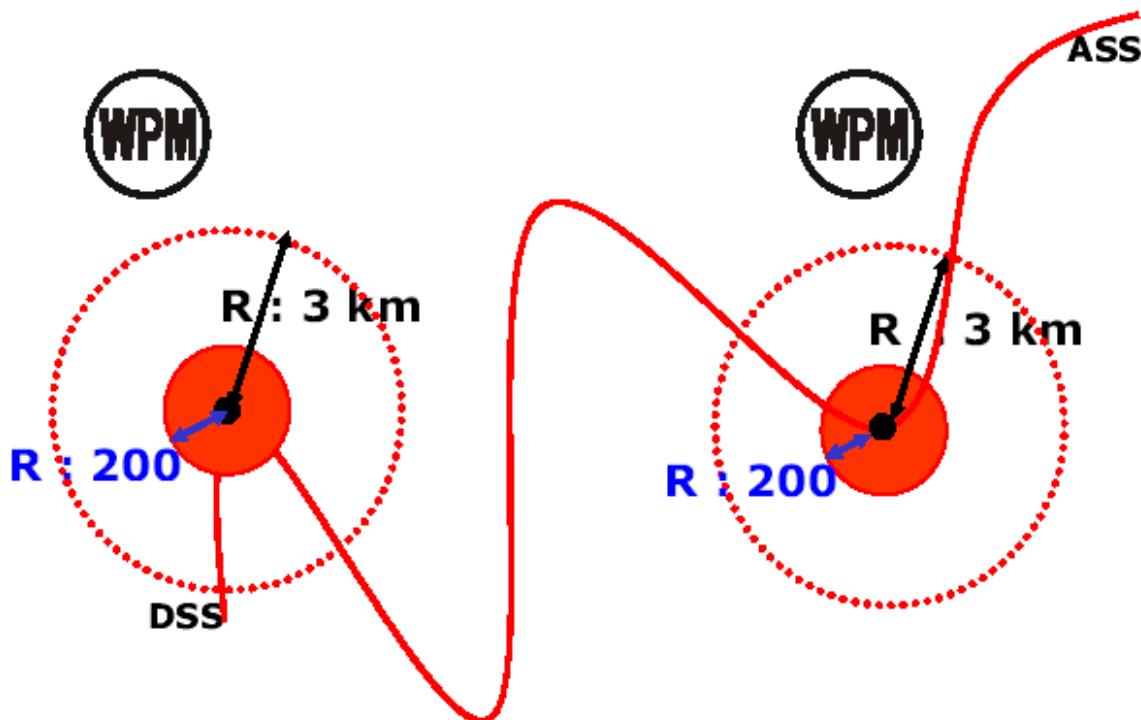
23.1 Potwierdzenie każdego punktu drogowego (waypoint) widocznego lub ukrytego, podanego w książce drogowej zapewniające przestrzeganie tych punktów przejazdu przez zawodników. Każdy punkt jest kolejno numerowany w książce drogowej i w „GPS-ie”.

23.2 W razie zmiany trasy, organizator ma obowiązek dokonania zmiany listy obowiązkowych punktów przejazdu wgranych do „GPS-u” lub umożliwić zawodnikom zmianę tej listy przy pomocy kodu odblokowującego.

23.2 Podawane są wyłącznie współrzędne punktów drogowych (waypoint) startu (DSS), mety odcinków specjalnych (ASS), biwaku, tankowania i serwisowania.

24. DZIAŁANIE GPS-u

24.1 „GPS” wykorzystuje system punktów drogowych widocznych, ukrytych (WPM), Eclipse (WPE) **oraz bezpieczeństwa (WPS)**. By odpowiadać regulaminom nawigacji, WPM działa według niżej podaje zasady:



24.2 Zawodnik musi przestrzegać kolejności punktów drogowych na danym Etapie. Niemniej, zawodnik może zmusić GPS do odszukanie innego punktu drogowego (waypoint) poprzez przycisk „WPT+” lub „WPT-”

24.3 W całym Etapie toleruje się pewną liczbę brakujących punktów drogowych (waypoint). Liczba ta musi być podana w Regulaminie.

24.4 W całym zawodach toleruje się pewną liczbę brakujących punktów drogowych (waypoint). Liczba powodująca wykluczenie musi być podana w Regulaminie.

24.5 WPM lub WPE jest obowiązkowo przypisany DZ i FZ.

25. ODBLOKOWANIE GPS-u

25.1 Ze względów bezpieczeństwa, zawodnicy dysponują dwoma możliwościami odblokowania „GPS-u” poprzez wprowadzenie dwóch specjalnych kodów:

Kodu „5555 - Emergency code (kod awaryjny)”: Zawodnikowi chcącemu wycofać się, kod ten całkowicie uwalnia „GPS” i umożliwi wprowadzenie nowych punktów.

Użycie powyższego kodu jest bezwzględnie karane wykluczeniem.

Kodu „WPM”: Kod ten pozwala aktywować zwykle funkcje „GPS-u” i uwidacznia wyłącznie następny punkt drogowy (waypoint).

Kod jest obowiązkowo przekazywany przez Centrum Kontroli Rajdu na wniosek załogi.

25.2 Każde użycie powyższego kodu powoduje nałożenie kary 10 godzin z maksymalnym jego dwukrotnym użyciem na Etapie pod karą wykluczenia.

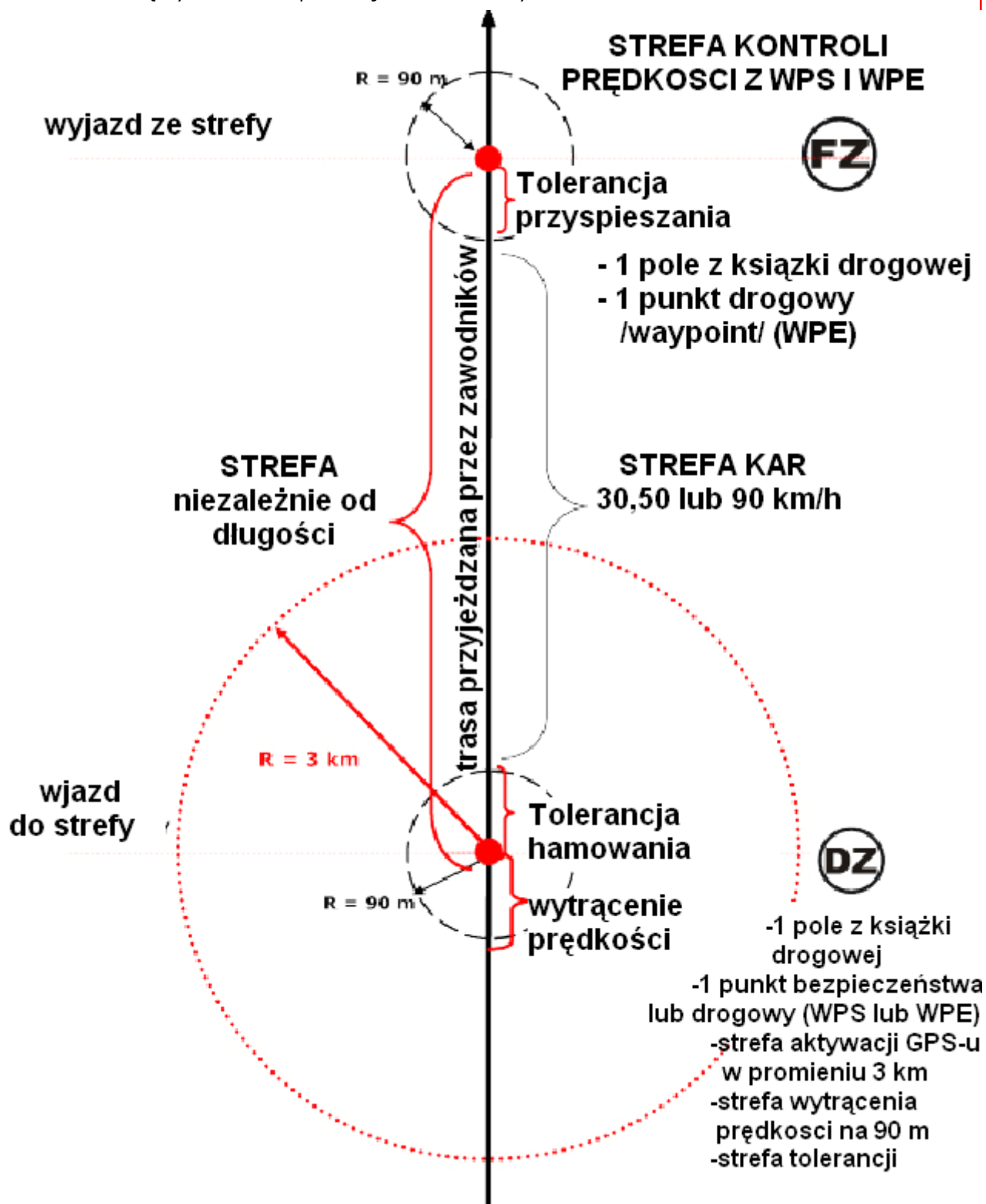
26. STREFA KONTROLI PRĘDKOŚCI - DEFINICJE

26.1 Początek strefy kontroli

Początek strefy kontroli zarejestrowanej w „GPS-ie”, w książce drogowej w formie papierowej przedstawiony jest w postaci pola „DZ” i punktu drogowego /waypoint/ (WPM lub WPE). Zabrania się zawodnikom oddalania się ponad 90 m (promień) pod karą taką samą jak za ominięcia punktów drogowych (waypoint).

90 m przed tym punktem drogowym (waypoint), zawodnik widzi na swoim „GPS-ie”, że zbliża się do strefy kontroli.

90 m znajdujące się za tym punktem drogowym (waypoint) jest uważane za strefę buforową wyhamowania przed wjazdem do strefy kontroli.



26.2 Strefa kontroli

Strefa kontroli jest stale widoczna na ekranie „GPS-u(-ów)” zawodnika, **gdy promień wjazdu na punkt drogowy jest potwierdzony (prócz WPE)** nie może on ignorować ani wjazdu, ani wyjazdu z niej. Prędkość zawodnika będzie ograniczona do 30 lub 50 km/h według uznania organizatora, pomiędzy punktem wjazdu i punktem wyjazdu ze strefy, niezależnie od obranej trasy pomiędzy tymi 2 punktami.

26.3 Koniec strefy kontroli

Koniec strefy kontroli zarejestrowanej w książce drogowej w formie papierowej przedstawiony jest w postaci pola „FZ” i punktu drogowego /waypoint/ (WPE). Wokół tego punktu ustanowiona będzie 90 m strefa tolerancji w celu uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości.

Od tego punktu zawodnik może ponownie przyspieszać.

27. PROCEDURA KONTROLI

27.1 W czasie trwania całych Zawodów, zawodnik jest odpowiedzialny za sprawdzenie właściwego działania „GPS-u(-ów)” z załadowanym(-i) danymi przez usługodawcę organizatora.

27.2 „GPS(-y)” muszą działać i być stale podłączone do zasilania i anten(-y) podczas trwania każdego Etapu i za każdym razem, gdy pojazd opuszcza biwak.

27.3 Każdy incydent z winy zawodnika (utrata, **zniszczenie**, wyłączenie zasilania etc) powodujący niemożność odczytu „GPS-u” i/lub każda próba oszustwa lub manipulacji stwierdzona przez technika „GPS” działającego na zlecenie Delegata Technicznego FIA może spowodować wykluczenie winnego zawodnika.

27.4 W każdej chwili, osoba oficjalna obecna na mecie odcinka specjalnego i/lub PKC mety może sprawdzić czy zawodnicy właściwie potwierdzili obowiązkowe punkty przejazdu i nie przekroczyli prędkości.

27.5 Technik „GPS” działający na zlecenie Delegata Technicznego FIA jest odpowiedzialny każdego dnia za kontrolę danych co najmniej pierwszych dziesięciu zawodników na odcinku specjalnym i w klasyfikacji generalnej dnia w celu potwierdzenia przestrzegania oficjalnej trasy.

27.6 Kontroler działający na zlecenie Delegata Technicznego FIA odnotowuje wykroczenia i wyjaśnia je jednemu członkowi załogi lub przedstawicielowi zawodnika. Wykroczenia muszą być zasygnalizowane Dyrektorowi Rajdu **dzięki polom WPT lub SPEED karty drogowej, które organizator musi przekazać Dyrektorowi Rajdu.**

27.7 W razie wątpliwości, w następstwie pisemnych instrukcji Dyrektora Rajdu „GPS(-y)” muszą być rozładowane przez technika „GPS” i może(-gą) być zdemontowany(-e) i zaplombowany(-e) przez sędziego technicznego w obecności zawodnika (lub jego przedstawiciela) w celu załadowania przez technika „GPS”.

27.8 W razie pobrania urządzeń przez Delegata Technicznego FIA lub jego przedstawiciela, usługodawca organizatora musi dostarczyć zawodnikowi urządzenie zastępcze w najkrótszym terminie.

27.9 Kontrola prędkości

W przypadku przekroczenia prędkości, jeżeli załoga posiada 2 działające „GPS-y”, a wskazywane prędkości różnią się między sobą, załoga jest karana za prędkość wskazywaną przez „GPS” podany jako oficjalny przez załogę w czasie badań kontrolnych.

W przypadku uszkodzenia oficjalnego „GPS-u”, drugi „GPS” staje się oficjalny.

27.10 Strefy kontrolne następujące po sobie

a) w przypadku strefy składającej się z maksimum 2 stref kontroli prędkości następujących po sobie (patrz schemat) centralnym punktem drogowym (waypoint) musi być WPE.

b) Kary stosuje się jako jedną w tej samej strefie.

c) Liczba kontroli prędkości ograniczona jest do 2.

28. RUCH DROGOWYCH - PRĘDKOŚĆ

28.1 Policjanci ruchu drogowego, sędziowie faktu lub osoby oficjalne rajdu, którzy stwierdzą naruszenie przepisów ruchu drogowego przez załogę startującą w rajdzie muszą ją o tym najszybciej powiadomić. W przypadku, gdy zadecydują o nie zatrzymywaniu lub, gdy nie mogą zatrzymać kierowcy za wykroczenie, mogą żądać nałożenia przewidzianych kar pod warunkiem, że

a) powiadomienie o wykroczeniu dostarczone jest drogą oficjalną wraz z pisemną notatką, przed ogłoszeniem klasyfikacji Etapu w czasie, którego popełniono wykroczenie,

b) protokoły są wystarczająco szczegółowe do bezdyskusyjnego stwierdzenia tożsamości kierowcy, który popełnił wykroczenie, a miejsca i godziny precyzyjne podane,

c) zarzucane czyny nie są podatne na różnorodne interpretacje.

d) Zabronione jest pod karą wykluczenia:

- przewożenie pojazdów,

- umyślne blokowanie przejazdu pojazdom lub uniemożliwianie im wyprzedzania.

28.2 Przejazd przez strefy kontroli prędkości

a) W strefach określonych jako „strefy kontroli prędkości”, prędkość przejazdu zawodników przez miasta i wioski przejeżdżane na trasie zarówno odcinków specjalnych jak i drogowych jest ograniczona do 30 km/h lub 50 km/h w zależności od Etapów.

b) W przypadku innych lokalnych ograniczeń są one obowiązujące. Ponadto, do zawodnika należy dostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych.

c) Strefy kontroli prędkości są zaznaczone w książce drogowej terminami „DZ” (początek strefy kontroli prędkości) i „FZ” (koniec strefy kontroli prędkości).

d) Znak lub brak znaku ograniczenia prędkości nie może być podstawą do złożenia protestu.

Wyprzedzanie jest dozwolone pod warunkiem nie przekraczania dozwolonej prędkości maksymalnej.

e) Sygnał wskazuje przekroczenie prędkości w strefie kontroli prędkości i zarejestrowanie przez GPS tego przekroczenia. Jeżeli ograniczenie do 30 km/h lub 50 km/h, w zależności od przypadku, jest sygnalizowane pojawia się na ekranie „GPS-u”, który może być skontrolowany w każdej chwili.

28.3 Impuls

a) Jeżeli zawodnik neguje odnotowane wykroczenia, musi sporządzić pisemny protest składany Dyrektorowi Rajdu w celu rozładowania „GPS-u”.

b) Każde przekroczenie prędkości zarejestrowane przez „GPS” podlega następującym karom:

- **od 1 do 15 km/h:**

(3 minuty + 50 €) x liczba impulsów

- **od 16 do 40 km/h:**

(10 minut + 100 €) x liczba impulsów

- **powyżej 40 km/h:**

pierwszy impuls: 30 minut + 500 €

drugi impuls: 1 godzina + 1000 €

trzeci następny impuls: do wykluczenia włącznie według uznania Zespołu Sędziów Sportowych.

29. KODEKS JAZDY

29.1 System „Alarm pojazd do pojazdu”

a) W celu poprawienie bezpieczeństwa wyprzedzania pomiędzy zawodnikami, system „Alarm pojazd do pojazdu” (urządzenie umożliwiające zasygnalizowanie zawodnikowi, że może być wyprzedzany) jest obowiązkowe we wszystkich kategoriach.

Pojęcie „Alarm pojazd do pojazdu” odwołuje się zawsze do standardu równoważnego specyfikacji FIA.

b) System musi działać w czasie przebiegu każdego Etapu i musi być podłączony bezpośrednio do akumulatora pojazdu.

Uruchomienie urządzenia należy do obowiązków zawodnika.

Każdy stwierdzony brak działania urządzenia z winy załogi powoduje nałożenie następujących kar:

- 1 godzinę dla zawodników sklasyfikowanych wśród 20 pierwszych w klasyfikacji generalnej samochodów, 10 pierwszych w klasyfikacji generalnej ciężarówek i / lub kierowców priorytetowych.

- 300 € dla pozostałych zawodników.

Na odcinku specjalnym, każdy pojazd, który otrzymał kilka ostrzeżeń dźwiękowych w określonym czasie i, który nie usunął się, by umożliwić wyprzedzanie, może otrzymać karę według uznania Zespołu Sędziów Sportowych po analizie zarejestrowanych danych. Zespół Sędziów Sportowych, w zależności od okoliczności, może nałożyć inne kary, ewentualnie na najwyższej sklasyfikowaną załogę zespołu winnej załogi.

W razie wątpliwości, dokonuje się rozładowania danych w urządzeniu na pisemny wniosek Dyrektora Rajdu .

29.2 Pomoc w razie wypadku

a) Wszyscy zawodnicy muszą:

- używać systemu „tracking” (śledzenia) i „alarm pojazd do pojazdu”

- każdy startujący pojazd musi przewozić czerwony trójkąt odblaskowy

- każda książka drogowa musi zawierać na odwrotnej stronie okładki formatu A4 (złożony), czerwony znak "SOS" z jednej strony i zielony znak "OK" z drugiej strony.

b) Przypomina się, że etyka wymaga zatrzymania się gdy wypadek jest zauważony przez załogę, aby upewnić się, że odpowiednie działanie jest prowadzone od momentu jej interwencji do przybycia pomocy.

Ponadto przypomina się, że znaczne środki są wdrożone w celu skrócenia czasu interwencji.

c) W razie wypadku i, gdy jeden członek załogi ma świadomość i jest zdolny do poruszania się ma obowiązek

1 - Wszczęć alarm systemu „alarm pojazd do pojazdu” (poprzez wciśnięcie dwóch przycisków).

A następnie w razie poważnego wypadku:

2a - Wezwać bazę rajdu poprzez system „tracking” (niebieski przycisk)

lub

2b - Wszczęć alarm systemu „tracking” (czerwony przycisk)

3 - Jeżeli pojazd stanowi zagrożenie dla innych zawodników lub aby zapewnić bezpieczeństwo w miejscu wypadku, jeden członek załogi musi ustawić czerwony trójkąt odblaskowy w odpowiednim miejscu w odległości co najmniej 50 m za samochodem w celu ostrzeżenia kolejnych kierowców. Każda załoga, która dopuści się naruszenia niniejszego przepisu może być ukarana według uznania Zespołu Sędziów Sportowych.

4 - W razie poważnego wypadku wymagającego działania służb ratowniczych, pierwszy zawodnik będący na miejscu wypadku narażającego fizycznie innego zawodnika musi:

- Zatrzymać się,

- Nacisnąć natychmiast zielony przycisk systemu „tracking”,

- Udzielić pierwszej pomocy członkom załogi i uzyskać informację o ich stanie,

- Zadzwoić do bazy rajdu poprzez system „tracking”, (niebieski przycisk) w celu opisanie sytuacji,

- Oczekiwać na przybycie pomocy lub innego zawodnika,

- Nacisnąć zielony przycisk systemu „tracking”, w celu zasygnalizowania odjazdu.

5 - Na pisemne żądanie zawodnika wobec Dyrektora Rajdu, po jego przyjeździe na metę Etapu, czas postoju pomiędzy dwoma użyciami alarmu systemu „tracking” (niebieski przycisk) będzie odliczony tego samego dnia od czasu uzyskanego na odcinku specjalnym wyłącznie, gdy co najmniej 3 minuty upłynęły na miejscu wypadku i tylko dla 2 pierwszych załóg zatrzymujących się na miejscu wypadku.

6 - Systemu „alarm pojazd do pojazdu” musi być zainstalowany w pojeździe w sposób umożliwiający jego użycie przez co najmniej 2 członków załogi przypiętych pasami bezpieczeństwa.

7 - Każda załoga naruszająca przepisy Artykułu 28.2 będzie przedmiotem raportu do Zespołu Sędziów Sportowym, który może nałożyć kary przewidziane w Kodeksie.

Pojęcie „tracking” odwołuje się zawsze do standardu równoważnego specyfikacji FIA.

29.3 System łączności radiowej / Telefon satelitarny lub GSM

- a)** Wszystkie nadajniki i / lub odbiorniki fal krótkich, UKF, CB lub każdy inny środek łączności są zabronione na pokładzie startujących pojazdów.
- b)** Ze względów bezpieczeństwa obecność telefonu satelitarnego i / lub GSM (prócz palmtopu lub telefonu GSM z GPS i / lub inną zintegrowaną mapą) jest dozwolona na pokładzie startujących samochodów.
- c)** Numer(-y) telefonu(-ów) musi(-zają) być podany(-e) podczas odbioru administracyjnego.
- Prócz przypadku przewidzianego w punkcie d), nie mogą być włączone na odcinkach specjalnych. Niezapowiedziane kontrole będą przeprowadzane.
- d)** W razie potrzeby telefony te mogą być użyte wyłącznie na zewnątrz unieruchomionego pojazdu.
- e)** Telefony te mogą być używane wewnątrz pojazdu na odcinkach drogowych wyłącznie przez pilotów.
- f)** Każde wykroczenie powoduje nałożenie kary aż wykluczenia włącznie.
- g)** Zamontowanie anteny, zestawu „głośnomówiącego” stałego lub okablowania jest zabronione w pojazdach prócz GPS-u(-ów) i systemu tracking dostarczonych przez usługodawców organizatora.
- h)** Każda transmisja typy sms, mms lub danych jest zabroniona, w tym także urządzenia (kable, łączność na podczerwień, Blue Topth, Wifi lub inne).
- i)** Wyłącznie telefonia głosowa jest dozwolona. Niezapowiedziane kontrole będą przeprowadzane.
- j)** Każde wykroczenie powoduje nałożenie kary aż wykluczenia włącznie.

30. REKONESANSE

30.1 Załoga rekonesansowa organizatora sprawdza czy trasa jest dostępna wszystkim pojazdom (samochodom i ciężarówkom).

- a)** Załoga rekonesansowa składa się z osób posiadających znaczne doświadczenie na trasach Pucharu Świata Rajdów Terenowych FIA. Nazwiska tych specjalistów muszą być zakomunikowane FIA.
- b)** Pojazdy rekonesansowe muszą być wyposażone zgodnie specyfikacją FIA dotyczącą rekonesansów i otwarcia trasy

30.2 Otwarcie trasy

- a)** Otwarcie trasy musi być dokonane przez samochód otwierający FIA, znajdujący się w gestii Zastępcy Dyrektora Rajdu (delegat FIA) kierującego zespołem z pomocą oficjalnego projektanta trasy. Kierowca samochodu otwierającego FIA musi posiadać znaczne doświadczenie kierowcy samochodów rajdów terenowych.
- b)** Samochód otwierający FIA musi być wyposażony zgodnie ze specyfikacją dla samochodów otwierających rajdy terenowe FIA.

31. SERWISOWANIE I TANKOWANIE

31.1 Serwisowanie w rajdach terenowych

Z wyjątkiem maratonów, wszystkie parki serwisowe muszą być dostępne dla pojazdów z napędem na jedną oś.

Podczas odcinków specjalnych, żadne serwisowanie oprócz wyraźnie dozwolonego w regulaminie uzupełniającym nie jest dozwolone (z wyjątkiem między zawodnikami).

- a)** Z wyjątkiem odcinków specjalnych, podczas trwania całych zawodów, serwisowanie jest dozwolone wyłącznie przez personel serwisowy na odcinkach wspólnych dla zawodów i samochodów serwisowych.
- b)** Zespoły serwisowe muszą przestrzegać w całości trasy odcinków drogowych i stref serwisowych tak jak opisano to w książkach drogowych, które muszą być udostępnione przez organizatora.
- c)** W przypadku serwisowania na odcinku specjalnym, dozwolona strefa musi być:
- uważana za strefę kontroli prędkości i może być poprzedzona Punktem Kontroli Przejazdu;
 - jasno oznaczona, zarówno w terenie znakami strefy serwisowania jak i w książkach drogowych i serwisowania tak by wszyscy zawodnicy byli o niej poinformowani. Co

najmniej jeden sędzia faktu musi być obecny w celu nadzorowania zgodności wykonywanych działań.

d) Każda pomoc lotnicza niezależnie od jej formy jest zakazana.

e) Strefy serwisowania muszą być umieszczone w Przewodniku Rajdowym, dostępnym najpóźniej 30 dni przed początkiem odbiorów administracyjnych, wskazując podział całych zawodów na odcinki z maksymalnymi odległościami w kilometrach pomiędzy poszczególnymi strefami serwisowymi dla zawodników i pojazdów serwisowych. Strefy serwisowania mogą być ustanowione na odcinku(-ach) specjalnym(-ych) i opisane w Regulaminie.

f) Serwisowanie jest dozwolone na trasie odcinka specjalnego przez jeden lub kilka pojazdów kategorii serwisowej po zamknięciu poszczególnych Punktów Kontroli Czasu, **za zgodą Dyrektora Rajdu**. Warunki interwencji muszą być podane w Regulaminie.

Na odcinkach specjalnych, pojazdy serwisowe muszą poruszać wyłącznie zgodnie z kierunkiem wyścigu.

g) Zabronione jest serwisowanie w miejscu zamkniętym i/lub na terenie prywatnym. 1-sze wykroczenie: kara 3 godzin, 2-ie: wykluczenie. Jeżeli interwencja ma miejsce wewnątrz zamkniętego namiotu, Dyrektor Rajdu musi być o tym poinformowany, a każda osoba oficjalna musi mieć dostęp do namiotu w każdej chwili.

h) Każdy członek zespołu (łącznie z załogą) ma prawo prowadzić wyczynowy pojazd zespołu wewnątrz biwaku wyłącznie do testów technicznych i poza trasą odcinków specjalnych. Przy tej czynności, „GPS(-y) i system „Tracking” muszą być włączone.

31.2 Serwisowanie w rajdach baja

Organizator musi określić czas jedynego serwisowania ograniczonego dwoma PKC. Maksymalna prędkość w parkach serwisowych wynosi 30 km/h. Dla bezpieczeństwa widzów, organizatorzy muszą urządzić oddzielny korytarz dla pojazdów i dla widzów. Serwisowanie jest dozwolone wyłącznie w parkach serwisowych wyznaczonych przez organizatorów.

31.3 Sygnalizowanie (informacja wizualna zespołu dla załóg)

Sygnalizowanie jest dozwolone wyłącznie w strefie serwisowania. Podczas odcinka specjalnego, wszelka transmisja danych lub informacji w pojeździe wyczynowym drogą radiową, telefonicznie lub każdym innym środkiem łączności jest zabroniona pod karą do wykluczenia włącznie.

31.4 Tankowanie w rajdach terenowych i terenowych baja

a) Tankowanie paliwa jest dozwolone wyłącznie **w następujących miejscach:**

- na biwakach z użyciem paliwa udostępnionego przez zawodnika lub organizatora,

- w parkach tankowania,

- w stacjach paliwowych znajdujących się na odcinkach drogowych, ale wyłącznie z użyciem lokalnego paliwa,

- w stacjach paliwowych znajdujących w pobliżu biwaków po dokonaniu podbicia karty na PKC na koniec etapu, ale z użyciem lokalnego paliwa.

Podczas Etapu zawodnicy **pozostający w zawodach** mogą wzajemnie się zaopatrywać.

b) Podczas tankowania, pojazd zawsze musi stać na swoich kołach.

c) W przypadku tankowania zorganizowanego w strefie serwisowania, czas tankowania wynosi co najmniej 20 minut i jest wliczony do czasu serwisowania. Obowiązują następujące przepisy:

1) 2 mechanikom zezwala się na prowadzenie operacji tankowania paliwa.

Co najmniej jedna dodatkowa osoba z zespołu musi być wyznaczona do obsługi gaśnicy. Zaleca się, aby mechanicy nosili ubiory homologowane przez FIA według normy 8856-2000 (**kombinezon, balakława i rękawice**) i **okulary**.

2) Jeżeli stosowane jest elektryczne urządzenie do tankowania musi posiadać zabezpieczenie przeciwwybuchowe, a uziemienie jest obowiązkowe w pojeździe i systemie tankowania.

3) Jakiegokolwiek działanie wewnątrz strefy tankowania niezwiązane bezpośrednio z tankowaniem pojazdu startującego w rajdzie jest zabronione. 4) Instalowanie sprzętu nie jest uważane za część składową operacji tankowania.

- 5) We wszystkich strefach tankowania stosuje się ograniczenie prędkości wynoszące 30 km/h.
- 6) Za tankowanie odpowiedzialny jest wyłącznie sam zawodnik.
- 7) Silniki muszą być wyłączone przez cały czas operacji tankowania.
- 8) Załoga musi znajdować się poza pojazdem podczas tankowania.
- 9) Organizator musi ustanowić służbę przeciwpożarową wyposażoną stosownie do ryzyka związanego z paliwem i liczbą zawodników. Jej personel musi być gotowy do interwencji w czasie operacji tankowania.
- 10) W razie awarii, dany pojazd może być wypchnięty poza strefę bez nakładania kary. Pomocniczy akumulator może być użyty do uruchomienia silnika bezpośrednio po wyjeździe z powyższej strefy.

11) Tankowanie może być wykonane tylko po serwisowaniu.

31.5 Paliwo

a) Jeżeli dostępne paliwo w kraju (lub krajach) przeprowadzania rajdu jest jakości niewystarczającej do użytku zawodników, dozwolone jest użycie paliwa zgodnego z definicją zawartą w Załączniku J FIA.

b) W pojazdach z silnikiem benzynowym, użycie paliwa lotniczego (AVGAS) jest również dozwolone w Zawodach przeprowadzanych w jednym lub kilku krajach nieeuropejskich w strefach o utrudnionym tankowaniu.

c) Regulamin musi zawierać zgodę na takie użycie.

32. WYMIANA SILNIKA

W Grupie T1, dozwolony jest jeden zapasowy blok silnika na zawody i na zawodnika (zespół).

W przypadku wymiany bloku silnika, kara 50 godzin jest nakładana na samochód, w którym wymieniono blok silnika.

33. UBEZPIECZENIE

33.1 Wpisowe obejmuje składkę ubezpieczeniową zapewniającą ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej zawodnika wobec osób trzecich i jego repatriację medyczną do europejskiego szpitala.

Jeżeli specjalne ubezpieczenia, inne niż wyżej wymienione są obowiązkowe w związku z obowiązującymi przepisami w przejeżdżanym(-ych) kraju(-ach) muszą być wyszczególnione w Regulaminie i włączone do wpisowego.

Wysokość sum gwarancyjnych musi być podana w Regulaminie. Nazwa, adres, dane kontaktowe towarzystwa(-stw) ubezpieczeniowego(-ych), łącznie z obowiązkowym ubezpieczeniem pokrywającym repatriację medyczną jak również numer(-y) umów muszą być umieszczone w Regulaminie.

Polisa ubezpieczeniowa (co najmniej w języku angielskim) jest przedstawiana zawodnikom na ich prośbę.

33.2 Ubezpieczeni są:

- zawodnicy i ich personel serwisowy,
- organizatorzy, jego usługodawcy i ich pracownicy
- osoby oficjalne zawodów.

33.3 Ubezpieczenie obejmuje ubezpieczonych na trasie rajdu podczas całych zawodów. Podczas jego przebiegu, zawodnicy wykluczeni lub, którzy się wycofali są w dalszym ciągu objęci ubezpieczeniem pod warunkiem, że dojadą na punkt kontrolny mety lub najbliższego portu załadowczego, najbardziej bezpośrednią drogą od miejsca wykluczenia lub wycofania.

33.4 Ubezpieczenie ważne jest co najmniej od odbioru administracyjnego i badań kontrolnych zawodów i kończy się w dniu wygaśnięcia najpóźniejszego z wymienionych terminów:

- składania protestu lub odwołania lub zakończenia wysłuchania przez Zespół Sędziów Sportowych,
- zakończenia odbioru administracyjnego i badań kontrolnych po zawodach.

- zakończenia rozdania nagród.

33.5 Transfer i/lub repatriacja ubezpieczonego.

Jeżeli stan zdrowia ubezpieczonego zmusza zespół medyczny do podjęcia decyzji o jego transferze lub repatriacji, organizator bierze na siebie koszt transportu.

Transport odbywa się stosownym środkiem (lekki pojazd sanitarny, ambulans, samolot linii regularnej, samolot sanitarny etc) w razie potrzeby pod nadzorem medycznym.

Jedynie względy medyczne ubezpieczonego i przestrzeganie obowiązujących przepisów sanitarnych są brane pod uwagę przy wyborze środka transportu.

33.6 Poniesione koszty medyczne (w tym koszty hospitalizacji)

Gdy poniesione zostały koszty medyczne za wcześniejszą zgodą zespołu medycznego rajdu, organizator pokrywa honoraria medyczne, koszty leków przepisanych przez internistę lub chirurga, koszty hospitalizacji zadecydowanej przez zespół medyczny, które są sprecyzowane w regulaminie Zawodów.

Poniesione koszty medyczne (a więc hospitalizacji) po repatriacji do Europy w całości pokrywa ubezpieczony.

Dokument określający objęte i wyłączone świadczenia jest wydawany uczestnikom podczas odbioru administracyjnego.

33.7 Odpowiedzialność cywilna

Organizator zawiera z towarzystwem ubezpieczeniowym polisę od odpowiedzialności cywilnej, specjalną dla imprez sportowych z udziałem pojazdów lądowych z silnikiem, zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi i Przepisami.

Wpisowe obejmuje składkę ubezpieczeniową zapewniającą ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej zawodnika wobec osób trzecich w granicach sumy gwarancyjnej za zdarzenie określonej w Regulaminie.

Wyżej wymieniona umowa ma na celu ochronę w razie wypadku, pożaru lub wybuchu mającego miejsce podczas rajdu od konsekwencji finansowych wynikających z odpowiedzialności cywilnej mogącej spoczywać:

- na zawodnikach ze względu na urazy ciała lub szkody materialne spowodowane u osób trzecich (innych niż zawodnicy), funkcjonariuszom państwowym lub każdej innej społeczności publicznej uczestniczącej w służbie porządkowej.
- na zawodnikach ze względu na urazy ciała lub szkody w ubiorach, które mogą wyrządzić sobie wzajemnie; należy zaznaczyć, że ochrona ta nie obejmuje szkód materialnych.
- na kierowcach w stosunku do członków ich załóg i pasażerów ze względu na wypadki podczas całych zawodów.

33.8 Umowa ubezpieczeniowa nie obejmuje w żadnym przypadku kradzieży pojazdów, części zamiennych lub innego dobra. Tak, więc w razie kradzieży mającej miejsce w przejeżdżanym kraju nie można się powoływać na odpowiedzialność organizatora.

33.9 Polisa dotyczy wyłącznie oficjalnej trasy rajdu podanej przez organizatora. Pojazdy wykluczone lub, które się wycofały są w dalszym ciągu objęte ubezpieczeniem pod warunkiem, że dojadą na punkt kontrolny mety rajdu lub najbliższego portu załadowczego, najbardziej bezpośrednią drogą od miejsca wykluczenia lub wycofania.

33.10 W razie wypadku, zawodnik lub jego przedstawiciel musi sporządzić w terminie 24 godzin pisemne oświadczenie do Dyrektora Rajdu, odpowiedzialnego za kontakty z zawodnikami lub bezpośrednio organizatora. W oświadczeniu należy opisać okoliczności wypadku oraz dane świadków.

33.11 Indywidualne ubezpieczenie wypadkowe

Zawodnicy muszą uzyskać informację w swoich ASN-ach o odpowiedzialności ubezpieczeniowej obejmującej ich licencję kierowcy. Zaleca się również zawarcie ubezpieczeń uzupełniających u dowolnego ubezpieczyciela.

34. KARTA DROGOWA

34.1 Na starcie Etapu, każda załoga otrzyma kartę drogową, w której podane będą narzucony czas przejazdu i maksymalny dopuszczalny czas dla każdego odcinka drogowego i specjalnego. Karta ta musi być oddana w Punkcie Kontroli Czasu mety każdego Etapu i może być zastąpiona nową kartą na starcie do następnego Etapu. Wyłącznie załoga jest odpowiedzialna za swoją kartę drogową.

34.2 Każda poprawka czy zmiana dokonana w karcie drogowej spowoduje wykluczenie, chyba że została potwierdzona pisemnie przez kompetentnego kontrolera.

34.3 Załoga jest całkowicie odpowiedzialna za przedstawienie karty drogowej w różnych punktach kontrolnych, a także za dokładność wpisów. Wyłącznie kontrolerzy mają prawo do wpisywania godziny w karcie drogowej ręcznie lub za pomocą drukarki.

34.4 Załogi są zobowiązane do poddania się kontroli przejazdu we wszystkich punktach wymienionych w karcie drogowej i to w podanej numerami kolejności pod karą wykluczenia. Brak wpisu lub nie przedstawienie karty drogowej w jakimkolwiek punkcie kontrolnym spowoduje nałożenie kary do wykluczenia włącznie.

34.5 Utrata karty drogowej powoduje nałożenie kary czasowej. W razie powtórnej utraty karty, orzeczone zostanie wykluczenie.

34.6 W razie wycofania się podczas Etapu, zawodnik musi oddać swoją kartę drogową osobom oficjalnym bezzwłocznie po przyjeździe na biwak, pod karą 5 godzin.

Przepisy dotyczące dozwolonego serwisowania w tych okolicznościach muszą być doprecyzowane w Regulaminie.

35. STREFY KONTROLI

Wszystkie punkty kontrolne, to jest: Punkty Kontroli Czasu, start i meta odcinków specjalnych, Punkty Kontroli Przejazdu, punkty kontroli skrzyżowania (tylko rajdy baja) muszą być oznaczone przy pomocy standardowych znaków.

35.1 Początek strefy punktu kontrolnego jest oznaczony dwoma znakami ostrzegawczymi na żółtym tle. W odległości około 100 m, usytuowanie samego punktu kontrolnego jest oznaczone dwoma znakami na czerwonym tle. Koniec strefy punktu kontrolnego 100 m dalej jest oznaczony dwoma znakami z 3 czarnymi poprzecznymi kreskami na beżowym tle.

Gdy zawodnik wjedzie w strefę kontroli, organizator nie może przesuwac strefy.

35.2 Strefa kontroli musi być urządzona w ten sposób, by członkowie załóg mogli widzieć pokazywane czasy bez wjazdu do strefy.

Podwójne oznakowanie strefy kontroli.

Maksymalna szerokość strefy nie może przekraczać 15 m i musi znajdować się w jednej osi, prócz strefy kontroli przejazdu. Obowiązkowo należy wytyczyć wjazd i wyjazd ze strefy podwójnym oficjalnym oznakowaniem.

35.3 Bezwzględnie zabrania się wjazdu lub wyjazdu ze strefy kontrolnej w kierunku innym niż przewidzianym dla trasy Etapu, a także ponownego wjazdu do strefy kontrolnej, gdy karta drogową została już ostemplowana na tym punkcie kontroli.

W takim przypadku:

- 1-sze wykroczenie: kara 10 minut,
- 2-ie: kara 1 godziny,
- następne: wykluczenie lub kara ryczałtowa, jeśli jest przewidziana.

35.4 W rajdach terenowych, oficjalnym czasem jest czas „GPS-u” tak jak definiuje to Regulamin.

W rajdach baja, Regulamin może zaproponować inne rozwiązanie.

Wyłącznie załogi są odpowiedzialne za wjechanie we właściwym czasie do strefy kontrolnej i mogą sprawdzić oficjalny czas na zegarze punktu kontrolnego.

35.5 Punkty kontrolne są gotowe do działania na 1 godzinę przed planowanym czasem wjazdu pierwszej załogi. O ile Dyrektor Rajdu nie zadecyduje inaczej, zakończenie działania punktów kontrolnych nastąpi 1 godzinę po planowanym czasie przejazdu ostatniej załogi i dodanym do niego limicie spóźnień lub, gdy regulamin zawodów przewiduje karę ryczałtową, Punkty Kontroli Czasu (startu i mety odcinków specjalnych) kończą działanie o godzinie obliczonej po uwzględnieniu maksymalnego(-ych) dopuszczalnego (-ych) czasu(-ów) dla ostatniego sklasyfikowanego zawodnika.

35.6 Załogi są zobowiązane stosować się, pod karą aż do wykluczenia włącznie, do poleceń kierownika punktu kontrolnego, któremu pomaga obowiązkowo kontroler (przypadki nieprzestrzeganie powyższego będą rozpatrywane przez Zespół Sędziów Sportowych na podstawie pisemnego raportu kierownika punktu kontrolnego).

35.7 Pojazd musi się poruszać przy pomocy własnego napędu.

W przeciwnym razie, holowanie i / lub pchanie startującego zawodnika jest dozwolone.

W strefach kontroli działania te podlegają następującym karom:

a) strefa startu do Etapu i/lub strefa startu do odcinka specjalnego: odmowa dopuszczenia do startu.

b) strefa kontroli przejazdu: 5 minut.

c) strefa kontroli czasu: 15 minut w rajdach terenowych i 30 minut w maratonach (z wyjątkiem przypadków przewidzianych w artykule **28.1.d**)

W strefach kontroli, po stwierdzeniu wykroczenia, pojazd może opuścić strefę z zewnętrzną pomocą.

36. PUNKTY KONTROLI CZASU

36.1 Czas wjazdu na punkty kontroli czasu będzie odpowiadał dokładnie momentowi, w którym jeden z członków załogi wręczy kartę drogową kontrolerowi.

Czas będzie wpisany do karty drogowej tylko w przypadku, gdy wszyscy członkowie załogi oraz samochód będą znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie stolika punktu.

36.2 Procedura wjazdu rozpoczyna się w momencie, gdy samochód mija tablicę oznaczającą początek strefy Punktu Kontroli Czasu.

36.3 Pomiędzy znakiem początku strefy i punktem kontrolnym zabronione jest zatrzymywanie się z jakiegokolwiek powodu, a także jazda z nienormalnie małą prędkością. Załoga może pozostać w strefie kontroli wyłącznie na czas niezbędny do załatwienia formalności potwierdzenia i na badanie kontrolne.

36.4 Załoga nie zostanie ukarana za wjazd przed wyznaczonym czasem, jeżeli samochód wjedzie w strefę kontrolną podczas minuty właściwego czasu wjazdu lub minuty poprzedzającej ją.

36.5 Na odcinkach drogowych, właściwy czas wjazdu to czas otrzymany w wyniku dodania czasu przeznaczonego na pokonanie danego odcinka drogowego do czasu startu do tego odcinka; czasy te wyraża się w godzinach i minutach zawsze od 00h01 do 24h00.

36.6 Na odcinkach drogowych, załoga nie zostanie ukarana za spóźnienie, jeżeli czynność wręczenia karty kompetentnemu kontrolerowi następuje podczas minuty właściwego czasu wjazdu. To znaczy, że załoga, która powinna wjechać na Punkt Kontroli Czasu o godzinie 18h58 będzie uznana za załogę wjeżdżającą we właściwym czasie, jeżeli jej wjazd będzie miał miejsce pomiędzy godziną 18.58'00" i 18.58'59".

36.7 W Punkcie Kontroli Czasu mety odcinka drogowego, kontroler wpisuje w kartę drogową zarówno czas wjazdu załogi, jak i przewidywany czas startu do odcinka specjalnego. Aby umożliwić załodze przygotowanie się do startu, różnica czasu pomiędzy wjazdem na Punkt Kontroli Czasu i startem musi wynosić 5 minut.

a) Bezzwłocznie po uzyskaniu wpisu czasu wjazdu w Punkcie Kontroli Czasu załoga udaje się do punktu startu do odcinka specjalnego. Kontroler tego punktu wpisze w kartę odcinka specjalnego rzeczywisty czas startu do odcinka specjalnego, a następnie daje załodze sygnał startu.

b) Jeżeli w następstwie nieprzewidzianego wydarzenia zaistnieje rozbieżność pomiędzy dwoma wpisami, za ważny uznany będzie czas startu do odcinka specjalnego chyba, że Zespół Sędziów Sportowych zadecyduje inaczej.

36.8 W Punkcie Kontroli Czasu, każda różnica pomiędzy rzeczywistym czasem wjazdu, a właściwym czasem wjazdu będzie karana 1 minutą za minutę lub część minuty różnicy.

36.9 Na odcinkach specjalnych pomiaru czasu dokonuje z maksymalną dokładnością do 1 sekundy, prócz odcinka superspecialnego gdzie czasy mierzy się z dokładnością do 1/10 w celu rozstrzygnięcia ex aequo. Po sporządzeniu jego klasyfikacji i określeniu

kolejności startu do następnego odcinka specjalnego, dziesiąte sekundy są kasowane poprzez zaokrąglenie do sekundy w dół.

36.10 Zezwala się załogom na wcześniejszy wjazd na Punkty Kontroli Czasu na zakończenie Etapu jak również do Parku Zamkniętego mety Etapu bez nakładania kary. Przepis ten musi być podany w książce drogowej / harmonogramie i każdym dokumencie dotyczącym kart drogowych.

36.11 Jeżeli zostanie stwierdzone, że załoga nie przestrzega podanych wyżej zasad procedury wjazdu (a zwłaszcza, jeżeli wjedzie w strefę punktu kontrolnego wcześniej, niż na minutę przed rzeczywistym czasem wjazdu), kierownik punktu kontrolnego musi sporządzić pisemny raport, który będzie przekazany Dyrektorowi Rajdu.

36.12 Limit spóźnień liczony do wykluczenia lub jeden z kilku maksymalnych dopuszczalnych czasów, określony w Regulaminie może być zwiększony w każdym czasie decyzją Zespołu Sędziów Sportowych na wniosek Dyrektora Rajdu. Załogi są o tym informowane w możliwie jak najkrótszym czasie. Wykluczenie lub nałożenie kary ryczałtowej za przekroczenie dopuszczalnego limitu spóźnień może być ogłoszone tylko na mecie Etapu.

Jeżeli bezpośrednio za Punktem Kontroli Czasu znajduje się start do odcinka specjalnego, wówczas obydwa te punkty znajdują się w jednej strefie kontrolnej oznakowanej w następujący sposób:

a) 2 żółte znaki z wizerunkiem tarczy zegara (początek strefy);

b) 2 czerwone znaki z wizerunkiem tarczy zegara (Punkt Kontroli Czasu) w odległości około 100 m;

c) 2 czerwone znaki z wizerunkiem flagi (start do odcinka specjalnego) w odległości 50-200 m;

d) 2 znaki końca strefy z 3 czarnymi ukośnymi paskami na beżowym tle w odległości 100 m.

e) Jeżeli start do odcinka specjalnego jest równoczesny z początkiem Etapu, godzina startu do odcinka specjalnego jest godziną startu do Etapu.

f) Na mecie odcinka specjalnego punkt stop jest sprzężony z Punktem Kontroli Czasu.

37. PUNKTY KONTROLI PRZEJAZDU

37.1 Aby sprawdzić czy załogi poruszają się po trasie podanej w książce drogowej, obowiązkowo ustawia się Punkty Kontroli Przejazdu rozmieszczone w jasno podanych i ponumerowanych miejscach w książce drogowej.

Strefa kontroli jest następująco oznakowana:

a) 2 żółte znaki z wizerunkiem stempla (początek strefy);

b) 2 czerwone znaki z wizerunkiem stempla (Punkt Kontroli Przejazdu) w odległości około 100 m;

c) 2 znaki końca strefy z 3 ukośnymi paskami czarnymi na beżowym tle w odległości 100 m.

Lokalizacja Punktów Kontroli Przejazdu musi być dobrze widoczna, a także zasygnalizowana załogom flagami, w terenie raczej płaskim i twardym, w przeciwnym wypadku musi być w terenie nachylonym. Godzina przejazdu zawodnika musi być zmierzona z dokładnością do sekundy i odnotowana karcie przejazdu przez kierownika punktu.

37.2 Godzina zamknięcia Punktów Kontroli Przejazdu:

Godzina zamknięcia punktów kontroli przejazdu jest określana biorąc pod uwagę:

- przebytą odległość od startu danego odcinka;

- średnią prędkość na danym odcinku (specjalnym lub drogowym) narzuconą maksymalnym dopuszczalnym czasem;

- właściwym czasem ostatniego zawodnika powiększonym o 60 minut.

Godzina zamknięcia musi być podana w karcie drogowej lub książce drogowej / harmonogramie lub komunikacie.

37.3 Kary

W Regulaminie lub harmonogramie czasowym wydawanym w czasie badań kontrolnych podaje się skalę kar do wykluczenia włącznie za nie potwierdzenie Punktu Kontroli Przejazdu.

38. ODCINKI SPECJALNE

38.1 Podczas odcinków specjalnych, członkowie załogi muszą przestrzegać przepisów norm przewidzianych w Załączniku L, Rozdział 3, pod karą wykluczenia.

38.2 Zabroniona jest pod karą wykluczenia z zawodów jazda w kierunku przeciwnym do kierunku rozgrywania odcinka specjalnego.

38.3 Na starcie do odcinka specjalnego, po zatrzymaniu się samochodu z załogą przed punktem kontrolnym startu, kontroler wpisuje rzeczywisty czas startu załogi w kartę drogową (godzina i minuta) i będzie odliczał głośno sekundy pozostałe do momentu startu: 30 sekund, 15 sekund, 10 sekund, a ostatnie 5 sekund - po jednej. Po upływie ostatnich 5 sekund zostanie podany sygnał startu, po którym samochód musi niezwłocznie wystartować. Postój trwający ponad 20 sekund na linii startu po sygnale startu będzie karany 2 minutami. W razie niemożności opuszczenia przez zawodnika strefy kontrolnej własnymi siłami, przewidziane kary zostaną zastosowane.

38.4 Czas startu do odcinka specjalnego podany w karcie drogowej może być zmieniony przez kontrolera na późniejszy w stosunku do wyznaczonego jedynie w przypadku działania siły wyższej.

38.5 Falstart, a mianowicie start wykonany przed sygnałem danym przez kontrolera jest karany co najmniej 1 minutą lub większą karą czasową przez Zespół Sędziów Sportowych w zależności od raportu kontrolera. Kara ta nie wyklucza ostrzejszych kar, które może nałożyć Zespół Sędziów Sportowych szczególnie w razie powtórzenia wykroczenia.

38.6 Meta odcinków specjalnych jest uznawana za lotną i wydzielona znakami w następujący sposób:

- a)** 2 żółte znaki z szachownicą (początek strefy);
- b)** 2 czerwone znaki z szachownicą (meta lotna) w odległości około 100 m;
- c)** 2 czerwone znaki (zegar i stop) w odległości 150-300 m;
- d)** znak końca strefy z 3 ukośnymi paskami na beżowym tle w odległości 100 m.

Zatrzymanie się pomiędzy żółtym znakiem zapowiadającym i znakiem STOP jest zabronione pod karą wykluczenia z rajdu. Wykroczenie powyższe powoduje nałożenie kary 15 minut. Pomiar czasu następuje na linii mety przy pomocy urządzenia stemplującego z drukarką. Urządzenia te są zdublowane ręcznymi stoperami.

W odległości od 150 do 300 m po mecie, załoga musi się zatrzymać w punkcie kontroli czasu zasygnalizowanym czerwonym zegarem i czerwonym znakiem STOP. Kontroler punktu wpisuje do karty drogowej godziny wjazdu (godzinę, minutę i sekundę), która jest także godziną startu do następnego odcinka drogowego (godzina, minuta). W razie przybycia kilku zawodników w tej samej minucie, kierownik punktu musi oddzielić start zawodników przerwą co najmniej 30 sekundową w kolejności ich przybycia na metę.

Jeżeli zawodnik nie może się zatrzymać w strefie lub odjechać własnymi siłami, stosuje przewidziane kary. Jeżeli nie zatrzyma się w punkcie Stop w celu wpisania uzyskanych czasów, kara wynosząca 1 godzinę jest nakładana.

38.7 Na trasie odcinka specjalnego pomoc inna niż udzielona przez startującą załogę, z częściami innymi niż przewożonymi przez startującą załogę jest zabronione chyba, że postanowiono inaczej w Regulaminie. Strefy z ograniczonym serwisowaniem mogą być ustanowione przez organizatora.

38.8 Odstępy czasowe na starcie odcinków specjalnych muszą odpowiadać tym samym zasadom, jak dla startu do danego Etapu, chyba że nałożono kary drogowe.

38.9 Na każdą załogę, która odmówi startu do odcinka specjalnego w czasie i pozycji dla niej ustalonych nałożona zostanie kara 15 minut i załoga musi pozostawać w dyspozycji kierownika punktu, który poda jej nową godzinę startu.

38.10 Zatrzymanie odcinka specjalnego.

Jeżeli odcinek specjalny jest nieodwołalnie zatrzymany z jakiegokolwiek przyczyny przed przejazdem ostatniej **załogi**, to klasyfikacja tego odcinka może być ustalona przez przydzielenie **czasu wszystkim załogom dotknięty okolicznościami przerwania.**

Czas ten może zostać obliczony jak poniżej:

1 - Przerwania odcinka specjalnego w pojedynczym punkcie. Pomiar czasu w punkcie drogowym (waypoint) podczas odcinka specjalnego:

a) Czas przejazdu jest przyznawany w każdym punkcie drogowym zarejestrowanym w GPS Unik, a klasyfikacja odcinka specjalnego może być

otrzymana dzięki czasowi przejazdu ujawnionemu w punkcie drogowym (waypoint) poprzedzającym miejsce przerwania.

Czasy przejazdu w różnych punktach drogowych (waypoint) zarejestrowanych w GPS-ie będą przekazane drogą radiową w momencie podbicia karty przez załogę w PKC mety biwaku.

b) W razie nie działania GPS-u, czas przyznany załodze jest obliczany uwzględniając jej pozycje na trasie w momencie przerwania (position Iritrack) i czasów uzyskanych przez zawodników, którzy przejechali bezpośrednio przed i po tej załodze w tym punkcie.

Zespołów Sędziów Sportowych może wybrać czas odniesienia, który uzna najbardziej właściwy.

c) W razie nie działania GPS-u i Iritrack-u, wyznaczony sędzia sportowy FIA podejmie niezbędne poszukiwania w celu ustalenia pozycji pojazdu, aby przyznać mu czas, który uzna najbardziej właściwy.

2 - Przerwanie odcinka specjalnego w kilku odrębnych punktach. Pomiar czasu w PKC mety odcinka specjalnego:

a) W tym przypadku, czas zostanie przyznany wszystkim załogom dotknięty okolicznościami przerwania.

Czas zostanie obliczony biorąc najgorszy czas załóg, które przekroczyły linię mety, do którego dodaje się karę ryczałtową i 5 minut za każdy brakujący punkt drogowy (DZ, FZ, WPM, WPV, WPE, WPS, CP) pomiędzy punktem, w którym załoga została zatrzymana i metą odcinka specjalnego.

b) W przypadku, gdy Zespół Sędziów Sportowych uzna najwolniejszy czas przejazdu za ewidentnie anormalny, może on wyznaczyć czas umowny, który uzna za najbardziej właściwy.

c) Tylko Zespół Sędziów Sportowych może zastosować powyższe przepisy, po otrzymaniu wyjaśnienia od Dyrekcji Rajdu, dlaczego odcinek został przerwany.

d) Żadna załoga odpowiedzialna lub współodpowiedzialna za zatrzymanie odcinka nie może z tego odnieść korzyści. Załodze tej będzie uznany rzeczywisty czas, który ewentualnie uzyskała, jeśli czas ten jest większy od czasu umownego ustalonego dla innych załóg.

e) W wyjątkowych przypadkach, ze względów bezpieczeństwa Dyrektor Rajdu może przerwać odcinek specjalny w poprzedzającym Punkcie Kontroli Czasu, a zawodnicy mogą kontynuować odcinek specjalny po opuszczeniu niebezpiecznej strefy. Klasyfikacja jest ustanawiana poprzez zsumowanie dwóch części odcinka specjalnego.

39. PRZEGRUPOWANIA

39.1 Przegrupowania mają na celu zmniejszenie większych lub mniejszych przerw, które mogą powstać pomiędzy uczestniczącymi załogami w wyniku spóźnień i/lub rezygnacji z udziału w rajdzie. Stosuje się przepisy parku zamkniętego.























39.2 Wjeżdżając na punkt kontrolny przegrupowania załogi wręczają kontrolerowi swoje karty drogowe. Załogi otrzymają informację co do czasu ich startu.

Następnie muszą doprowadzić swój pojazd bezzwłocznie i bezpośrednio do parku zamkniętego, kolejność startu pozostaje kolejnością z mety PKC przegrupowania.

39.3 Na wniosek Dyrektora Rajdu, Zespół Sędziów Sportowych może ze względów bezpieczeństwa zdecydować o zatrzymaniu Etapu przed jego końcem. Urządzony Punkt Kontroli Czasu stanowiący punkt zakończenia Etapu (dla odcinków specjalnych, Punkt Kontroli Czasu sprzężony jest z punktem kontroli zakończenia odcinka specjalnego) gdzie zmierzone czasy służą do ustanowienia klasyfikacji tego Etapu.

Decyzją Dyrektora Rajdu, powyższy Etap może zostać kontynuowany lub zatrzymany, zneutralizowany, przeprowadzony w konwoju, podlegać lub nie przepisom parku zamkniętego.

39. SYGNALIZACJA KONTROLI

	POCZĄTEK STREFY 2 znaki z żółtym tłem	KONTROLA 2 znaki z czerwonym tłem	KONIEC STREFY 2 znaki z beżowym tłem
KONTROLA PRZEJAZDU		 Zatrzymanie wpis	
KONTROLA CZASU		 Zatrzymanie wpis	
KONTROLA CZASU I STARTU DO ODCINKA SPECJALNEGO		 Zatrzymanie wpis	
START ODCINKA SPECJALNEGO ZE STARTEM ETAPU		 Arrêt Pointage  Zatrzymanie wpis	
META ODCINKA SPECJALNEGO		 Zatrzymanie wpis	
META ODCINKA SPECJALNEGO LUB DROGOWEGO NA BIWAKU	 Seulement pour le Secteur Sélectif	 Arrêt Pointage  Zatrzymanie wpis	
STREFA SERWISOWANIA	 Początek strefy		 Koniec strefy

41. PARK ZAMKNIĘTY (PARC FERMÉ)

Stosuje się następujące przepisy:

- a)** Zakazuje się dokonywania jakiegokolwiek tankowania paliwa lub napraw w parku zamkniętym.
- b)** Uruchamianie poprzez holowanie lub pchanie przez innego zawodnika startującego w zawodach wewnątrz parku zamkniętego będzie karane 1 minutą.
- c)** Pojazdy są parku zamkniętym od wjazdu do parku przedstartowego, strefy przegrupowania lub mety Etapu, aż do momentu ich opuszczenia.
- d)** Pojazdy są parku zamkniętym od wjazdu w strefę kontroli, **z wyjątkiem strefy kontroli przejazdu**. Od punktu stop do wyjazdu ze strefy są pod nadzorem kierownika punktu kontroli, w razie niemożności odjazdu, pojazd nie może być holowany lub pchany by opuścić strefę z pomocą zewnętrzną bez narażenia się na otrzymanie kary.
- e)** Pojazdy są parku zamkniętym od przyjazdu na metę ostatniego sektora specjalnego Zawodów (co najmniej aż do czasu upłynięcia terminu składania protestów).
- f)** Każde wykroczenie przeciwko przepisom parku zamkniętego spowoduje nałożenie kary od minimum 10 godzin do wykluczenia z zawodów włącznie, z wyjątkiem przypadku Punktu Kontroli Czasu odcinka drogowego na mecie w biwaku.
- g)** Przed wyjazdem ze wszystkich parków zamkniętych lub na starcie do Etapu, gdy sędziowie techniczni rajdu uznają, że samochód znajduje się w stanie nieodpowiednim do normalnego użytkowania, muszą powiadomić o tym Dyrektora Rajdu, który może zażądać doprowadzenia tego samochodu do właściwego stanu.
W takim przypadku, czas zużyty na naprawę będzie traktowany jak analogiczna liczba minut spóźnienia na odcinku drogowym. Aby uniemożliwić załogom próbę odrobienia czasu straconego na taką naprawę, załoga otrzyma nowy czas startu. Każde spóźnienie przekraczające 30 minut spowoduje wykluczenie.
- h)** Po wprowadzeniu pojazdu do parku zamkniętego, załodze zezwala się na umieszczenie samochodu pod pokrowcem. Załoga musi natychmiast opuścić park, do którego od tej chwili wstęp jest zabroniony.
- i)** W drodze wyjątku od przepisów parku zamkniętego i pod nadzorem upoważnionej osoby oficjalnej, zezwala się załodze w parku zamkniętym na starcie, przegrupowania lub mecie Etapu:
- na wymianę, przy pomocy narzędzi znajdujących w pojeździe, kompletnych kół, jednej lub dwóch przebitych lub uszkodzonych opon,
 - na dokonanie wymiany przedniej szyby z dopuszczeniem obcej pomocy zatwierdzonej przez Dyrektora Rajdu.
 - na sprawdzenie ciśnienia w oponach.
- Działania takie muszą być całkowicie ukończone przed upływem czasu startu. W przeciwnym razie zostanie nałożona kara 1 minuty za każdą minutę spóźnienia.
- j)** By wyjechać z parku zamkniętego przed startem, przegrupowania lub mety Etapu załoga może wejść do parku zamkniętego 15 minut przed swoim czasem startu.
- k)** W parku zamkniętym dopuszcza się uruchamianie silnika przy użyciu zewnętrznego akumulatora dostarczonego i zabranego przez członka zespołu pod kontrolą osoby oficjalnej Zawodów. Akumulator ten nie może być w żadnym wypadku zabrany do samochodu (prócz skrzyni ładunkowej pojazdu T4).
- l)** Przed opuszczeniem parku zamkniętego zezwala się załogom na umieszczenie pokrowców swojego samochodu i /lub akumulatora zapasowego na zewnątrz parku zamkniętego.

42. ODBIÓR ADMINISTRACYJNY I BADANIA KONTROLNE

42.1 Wszystkie załogi biorące udział w rajdzie muszą przybyć w komplecie wraz z samochodami na odbiór administracyjny zgodnie z wyznaczonym harmonogramem Zawodów. Organizator może zastosować inną procedurę za zgodą FIA. Kary finansowe za spóźnienia na badania kontrolne w stosunku do harmonogramu wyznaczonego przez organizatorów mogą być nałożone przez Zespół Sędziów Sportowych. Zespół ze swoim oficjalnym przedstawicielem musi podstawić pojazd(-y) wraz ze wszystkimi koniecznymi dokumentami i wyposażeniem do badań kontrolnych.

Jeżeli park zamknięty następuje po badaniach kontrolnych, członek zespołu może doprowadzić pojazd(-y) do tego parku. Przestrzeganie godziny wjazdu, jeżeli jest wyznaczona, jest obowiązkowe i spoczywa na zespole.

Każda załoga, która przybędzie na obiór administracyjny i / lub badanie kontrolne poza limitem czasowym wyznaczonym w Regulaminie, nie zostanie dopuszczona do startu, z wyjątkiem przypadku siły wyższej uznanego przez Zespół Sędziów Sportowych.

42.2 Odbiór administracyjny polega na kontroli dokumentów wymienionych w Regulaminie:

- Licencji zawodnika / kierowcy,
- Prawa jazdy,
- Dowodu rejestracyjnego,
- Różnorodnych zezwoleń etc.,
- Paszportu technicznego FIA.

42.3 Wyłącznie załogi, które przeszły odbiór administracyjny **muszą** stawić się ze swoim pojazdem wyposażonym w **tablicę rajdową i numer startowy** na badanie kontrolne, które ma charakter ogólny: marki i modelu samochodu, ogólnej zgodności samochodu z grupą, w której jest zgłoszony, niezbędnych urządzeń bezpieczeństwa, zgodności samochodu z przepisami kodeksu drogowego. Jeżeli w wyniku badania kontrolnego okaże się, że samochód nie odpowiada przepisom technicznym i/lub przepisom bezpieczeństwa, Zespół Sędziów Sportowych może wyznaczyć termin, w którym samochód musi być doprowadzony do zgodności z przepisami.

42.4 Samochód, który nie będzie odpowiadał przepisom bezpieczeństwa FIA i postanowieniom niniejszych Przepisów nie zostanie dopuszczony do startu.

42.5 Dodatkowe badanie kontrolne, jak również identyfikacja załogi może być przeprowadzone w każdym czasie podczas trwania rajdu, zgodnie Artykułem 145 Kodeksu. Badanie te muszą być tak zorganizowane by nie karać zawodników.

Zawodnik jest odpowiedzialny za zgodność swojego samochodu z przepisami technicznymi przez cały czas trwania rajdu. Stawienie na badaniu kontrolnym jest uważane za domniemane oświadczenie zgodności samochodu z przepisami.

42.6 Jeżeli na samochodzie umieszczono nowe znaki identyfikacyjne (znakowanie), załoga jest odpowiedzialna za ich zachowanie w stanie nienaruszonym aż do zakończenia zawodów. W przypadku stwierdzenia ich braku, samochód zostanie wykluczony z rajdu.

42.7 Kompletnie i szczegółowe badanie kontrolne łącznie z demontażem samochodu załóg sklasyfikowanych na pierwszych miejscach w klasyfikacji generalnej oraz każdej grupy i kategorii może być przeprowadzone wyłącznie według uznania Zespołu Sędziów Sportowych działającego z urzędu, bądź też w następstwie protestu lub na podstawie stanowiska Dyrektora Rajdu.

Organizator musi przewidzieć po zakończeniu zawodów wystarczający czas na wykonanie szczegółowych badań kontrolnych.

43. PROTESTY I ODWOŁANIA

43.1 Każdy protest musi być złożony zgodnie z postanowieniami Kodeksu.

Musi być złożony na piśmie i wręczony Dyrektorowi Rajdu wraz z kaucją (500 €), która nie będzie zwrócona, jeżeli protest nie zostanie uznany. Wysokość kaucji musi być podana w Regulaminie.

43.2 Jeżeli protest wymaga demontażu i ponownego montażu części samochodu, składający protest musi wnieść ponadto dodatkową kaucję gwarancyjną wyznaczoną przez FIA.

43.3 Koszty prac oraz transportu samochodu będą poniesione przez składającego protest, jeżeli protest nie zostanie uznany lub przez zawodnika, przeciwko któremu protest został złożony, w przypadku uznania protestu.

43.4 Jeżeli protest nie zostanie uznany, a koszty związane z rozpatrzeniem protestu (weryfikacja, transport itd.) są wyższe, niż kwota złożonej kaucji, różnica będzie pokryta przez składającego protest. W przeciwnym razie, gdy wydatki okażą się mniejsze różnica zostanie zwrócona składającemu protest.

43.5 Zawodnicy mogą odwoływać się od podjętych decyzji zgodnie z postanowieniami Rozdziału XIII Kodeksu.

Wysokość kaucji za odwołanie krajowe i międzynarodowe (**12000 €**) musi być podana w Regulaminie.

44. KLASYFIKACJE

Za pomiar czasu odpowiedzialny jest Dyrektor Rajdu.

44.1 Kary wyrażane są w godzinach, minutach i sekundach. Prowadzi się oddzielną klasyfikację dla T4. Klasyfikacja końcowa jest ustalana poprzez dodanie czasów uzyskanych na odcinkach specjalnych i kar (nałożonych na odcinkach drogowych i innych kar czasowych).

Ten, kto uzyskał najlepszy czas jest ogłaszany zwycięzcą w klasyfikacji generalnej, następnie zajmuje drugie miejsce i tak dalej. Klasyfikacje w grupach i kategoriach są sporządzane według tej samej zasady.

44.2 W razie ex æquo w zawodach innych niż rajdy baja, zwycięzcą ogłaszany jest ten, kto uzyskał najlepszy czas podczas 1-go odcinka specjalnego. Jeżeli to nie wystarczy na rozstrzygnięcie ex æquo brane są pod uwagę czasy na poprzednich odcinkach specjalnych, za wyjątkiem Etapów i odcinka superspecialnego gdzie żaden odcinek specjalny nie został przeprowadzony; ex æquo są rozstrzygane wtedy według kolejności startu na ostatnim odcinku specjalnym. Reguła ta do rozstrzygnięcia ex æquo może zostać zastosowana w każdej chwili trwania zawodów terenowych.

W rajdach baja: tak samo jak w rajdach terenowych, czasy odcinków specjalnych i następnie kolejność startu służą do rozstrzygnięcia ex æquo.

44.3 Częściowe klasyfikacje oficjalne na Etapach są ogłaszane zgodnie z tym co przewiduje Regulamin Zawodów.

44.4 Oficjalne klasyfikacje Zawodów są wywieszane na oficjalnej tablicy ogłoszeń najpóźniej 12 godzin po przybyciu na metę pierwszego pojazdu.

45. KARY

Kary przewidziane w Regulaminie, łącznie z karami ryczałtowymi (zmiennymi) muszą być zawarte w tabeli uzupełniającej identycznej jak do niniejszych Przepisów. Każde nieprzestrzeganie postanowień niniejszego Regulaminu w stosunku, do którego nie podano wysokości kary będzie przedmiotem raportu do Dyrektora Rajdu, a Zespół Sędziów Sportowych nałoży stosowną karę.

Nakładane kary odnoszą się do klasyfikacji Etapu i do klasyfikacji generalnej Zawodów.

Kary sportowe nakłada się do czasów odcinków specjalnych, a pozostałe kary do klasyfikacji generalnej.

Wszystkie kary muszą wliczone, zastosowane i wywieszane tego samego dnia.

Kary.

Wykroczenia popełnione przez organizatora rajdu terenowego spowodują nałożenie w szczególności następujących kar:

- nieprzestrzeganie przepisów: 3500 € za pierwsze wykroczenie, 7500 € za drugie wykroczenie, 15500 € za kolejne wykroczenie począwszy od trzeciego.

46. NAGRODY

Wysokość przyznawanych nagród i ich podział jest dowolna, ale muszą być podane w momencie występowania o wizę FIA dla regulaminu uzupełniającego. W każdym zawodach musi być przyznana nagroda co najmniej pierwszemu sklasyfikowanemu w każdej grupie.

Tabela streszczająca kary	Art. nr.	Niedopuszczenie do startu	Kara czasowa	Kara pieniężna	Kara od Zespołu Sędziów Sportowych	Wykluczenie
Wykroczenie (strefa kontroli prędkości)	3.16					Aż do X
Nie przestrzeganie oficjalnej trasy	3.2 4 b		100 h			Aż do X
Wcześniejszy wjazd – spóźnienie w stosunku do właściwego czasu	3.3 2 b)		1 min. za min. spóźnienia			
Przekroczenie maksymalnego dopuszczalnego czasu	3.34					Aż do X
Brak, niewłaściwe umieszczenie pola z numerem startowym lub tablicy rajdowej	15.5			10% wpisowego (20% jeżeli więcej niż 1)		
Brak nazwisk załogi i flag	15.6			10% wpisowego		
Brak bransolety identyfikacyjnej	15.7			10% wpisowego		
Brak lub złe umieszczenie reklamy	16.6			pierwsze wykroczenie: 10% wpisowego i 100% następane 100%		
Spóźnienie na starcie do Etapu	20.8	X > 30 minut	1 min. za min. spóźnienia			X > 30 minut
Książka drogowa i nawigacja Nie przestrzeganie artykułów 20.1, 20.2, 20.3, 20.4, 20.5, 20.6	21.7	Aż do X				Aż do X
Oficjalna trasa – brak potwierdzenia WPT, DZ i FZ	22.3		Minimum 2 h (= ominięty PKP)			
Odblokowanie GPS-u – Kod awaryjny 5555	25.1					X
Odblokowanie GPS-u – Kod WPM	25.2		10 h za każde użycie			Aż do X > 2 użycia na zawodach
Początek strefy kontroli +90 metrów (promień)	26.1		Minimum 2 h (= ominięty PKP)			
Niemożność odczytu GPS-u lub próba oszustwa	27.3					Aż do X
Przewożenie pojazdów, blokowanie przejazdu innym pojazdom	28.1 d)					X

Impuls – Przekroczenie prędkości	28.3 b)		$1 \leq 3 \text{ min.} \times n$ impulsów $\leq 15 \text{ km/h}$	$1 \leq 50 \text{ €} \times n$ impulsów $\leq 15 \text{ km/h}$	X	< 40 km/h: 3-ci kolejny impuls: wykluczenie według uznania Zespołu Sędziów Sportowych
			$16 \leq 10 \text{ min.} \times n$ impulsów $\leq 40 \text{ km/h}$	$16 \leq 100 \text{ €} \times n$ impulsów $\leq 40 \text{ km/h}$		
			< 40 km/h: 1-szy impuls: 30', 2-gi kolejny impuls: 1h-00	powyżej 40 km/h: 1-szy impuls: 500 €, 2-gi kolejny impuls: 1000 €		
System „ Alarm pojazd do pojazdu”: stwierdzony brak działania z winy załogi	29.1 b)		1 godzina: pierwsza 20, pierwsza 10 w klasyfikacji generalnej ciężarówek i / lub kierowców priorytetowych	300 € dla pozostałych zawodników	X na odcinku specjalnym, n ostrzeżeń dźwiękowych dla nie usuwających się by dać wyprzedzić	
Pomoc w razie wypadku - Nie przestrzeganie zaleceń	29.2-3				X	
Wykroczenia przy używaniu systemów łączności, telefonów satelitarnych lub GSM	29.3					Aż do X
Wymiana silnika	32		6 godzin			
Poprawka lub zmiana dokonana w karcie drogowej bez pisemnego potwierdzenia kontrolera	34.2					X
Brak wpisu lub karty drogowej	34.4					Aż do X
Utrata karty drogowej	34.5		5 minut			
Nie oddanie karty drogowej (meta biwaku po wycofaniu się	34.6		5 godzin			

Wjazd lub wyjazd ze strefy do kontrolnej w kierunku innym niż kierunek trasy i ponowny wjazd, gdy karta drogowa została ostemplowana	35-3.		1-sze wykroczenie: 10 minut 2-gie: 1 godzina			następne: wykluczenie lub kara ryczałtowa
Nie stosowanie się do poleceń kierownika punktu kontrolnego	35.6					Aż do X
Holowanie/pchanie zawodnika w strefach kontrolnych	35.7	Strefa startu Etapu lub OS sektora specjalnego	Strefa PKP: 5 minut; Strefa PKC: 15 minut w rajdach terenowych i 30 minut w maratonach			
PKC – Różnica pomiędzy czasem rzeczywistym i czasem właściwym	36.8		1 min. za min. spóźnienia			
OS – Nie przestrzeganie Załącznika FIA L, rozdział 3	38.1	X, gdy wykroczenie jest stwierdzone na starcie				X
Jazda w kierunku przeciwnym niż kierunek rozgrywania OS	38.2					Może dojść do X
Ponad 20 sekund na linii startu OS	38.3		2 minuty			
Falstart	38.5		co najmniej 1 minuta dodana do czasu		X	
Meta OS - 1) Zatrzymanie się pomiędzy żółtymi znakami zapowiadającymi i znakami STOP 2) Nie zastosowanie się do punktu STOP	38.6 d		1) 15 minut 2) 1 godzina			
Odmowa startu do OS	38.9		15 minut			
Holowanie lub pchanie przez innego zawodnika wewnątrz parku zamkniętego	41 b		1 minuta			
Wykroczenia przeciwko przepisom parku zamkniętego	41 f		minimum 10 godzin			Aż do X
Spóźnienie > 30 minut przy wyjeździe z parków lub na starcie do Etapu	41 g					X
Przekroczenie czasu pracy w parku zamkniętym	41 i		1 min. za min. spóźnienia			
Spóźnienie na badanie kontrolne.	42.1	X			X	

ZAŁĄCZNIK 1 KOMUNIKACJA/LOGO

We wszystkich zawodach Pucharu Świata, poniższe logo musi być umieszczone na podium startu i mety, na flagach i na wszystkich oficjalnych dokumentach.



Strona internetowa Zawodów

Organizator musi przewidzieć stronę internetową zawodów. Adres internetowy strony internetowej organizatora musi zawierać nazwę zawodów.

Wszystkie informacje publikowane na stronie internetowej muszą być opatrzone datą.

ZAŁĄCZNIK 2

Przepisy specjalne dla pojazdów Grupy T2

W pojazdach tej kategorii nie mogą być zamieniane i / lub demontowane następujące elementy:

- skrzynia biegów,
- skrzynia rozdzielcza,
- most przedni,
- most tylny,

oraz zespół blok silnika / skrzynia korbową nie mogą być rozłączane.

Zawodnik musi przygotować otwory, o średnicy minimum 1,5 mm umożliwiające przeciągnięcie drutu do plomb (które **muszą** być założone), które uniemożliwią:

- zmianę kompletnych zespołów;
- demontaż do naprawy tych elementów (przewiercanie ucha obudowy, łbów śrub głównych obudów, etc.).

Otwory muszą być łatwo dostępne dla sędziów technicznych, aby mogli oni plombować części bez żadnych trudności.

Zawodnik przedstawiający do badania kontrolnego pojazd, w którym otwory na plomby przewidziane w niniejszym regulaminie nie zostały wcześniej wykonane nie zostanie dopuszczony do tej kategorii. Wszystkie wcześniejsze zabezpieczenia muszą być usunięte przed badaniem kontrolnym w celu ułatwienia dostępu.

Części, które nie mogą być wymieniane i / lub naprawiane:

- kompletne mosty tylny i przedni (obudowy, obudowa przekładni głównej, most pędny i każdy wewnętrzny element mechaniczny etc.) prócz wału osi napędowej, przegubów kardana;
- Kompletne skrzynie biegów (obudowy główne, wszelkie elementy mechaniczne wewnętrzne etc.);
- Kompletne rozdzielcze skrzynie biegów (obudowy główne, wszelkie elementy mechaniczne wewnętrzne etc.);
- Blok silnika z korbowodami i dolną obudową silnika; goła głowica, turbosprężarki, jeśli są.

Mogą być rozłączone (pod warunkiem, że można to wykonać bez zerwania plomb) by dokonać naprawy:

- głowica(-e) i blok silnika (uszczelka(-i) głowic(-y) i zaworów) oraz blok i obudowa oraz obudowa sprzęgła (kompletnego sprzęgła).

Brak, sygnalizowany lub nie, znaku identyfikacyjnego (znakowania) dotyczący elementów plombowanych, powoduje wykluczenie pojazdu z kategorii T2, ale po decyzji Zespołu Sędziów Sportowych zawodnik może kontynuować jazdę w grupie T1.

Aby nie być karany za ewentualne zgubienie plomb, zawodnik może prosić sędziów technicznych o dodanie plomb w miejscach, które uzna za podatne na uszkodzenia.